Storch, Heinrich Friedrich <<von>>,

Historisch-statistisches Gemälde des Russischen Reichs am Ende des achtzehnten Jahrhunderts

Bd.: Siebenter Theil

Riga 1803

Russ. 159-7
urn:nbn:de:bvb:12-bsb10783522-4
VD18 11162147-002

Russ. 159-7

<36610202570011 S

<36610202570011

Bayer. Staatsbibliothek

Historisch-statistisches Gemälde des Russischen Reichs am Ende des achtzehnten Jahrhunderts.

Von

Heinrich Storch.

Siebenter Theil.

Leipzig, 1803.
bey Johann Friedrich Hartknoch.

BIBLIOTHECA
REGIA
MONACENSIS.

Vorerinnerung.

Die Statistik des russischen Handels, welche den Inhalt dieses und des folgenden Bandes ausmacht, ist größtentheils nach handschriftlichen Nachrichten ausgearbeitet, die ich der liberalen Unterstützung unsers würdigen Kommerzministers und der freundschaftlichen Bereitwilligkeit mehrerer einsichtsvollen Kaufleute verdanke. Die hydrographi-

sche Karte und die Plane der verschiedenen Kanäle, die zu diesem Bande gehören, sind ein deutscher Nachstich der großen Karte, die das Departement der Wasserkommunikationen im Jahr 1802 herausgegeben, und welche der Sekretair dieses Departements, Herr von Bachturin, durch eine russisch geschriebene Abhandlung erläutert hat. — Sonst sind (außer Tschulkows weitläuftiger Sammlung und den vielen topographischen Beschreibungen einzelner Gouvernements, die man beynahe alle in der Quellenanzeige zu meiner statistischen Uebersicht der Statthalterschaften des russischen Reichs genannt

findet) nur zwey gedruckte Werke vorzüglich von mir benutzt worden, nämlich: Pallas Reise in die südlichen Statthalterschaften, bey der Beschreibung des Handels auf dem schwarzen und kaspischen Meer, und Felix Beaujours Tableau du commerce de la Grèce, bey der Schilderung des Landhandels an der türkischen Grenze.

Seit einigen Monaten bin ich im Besitz sehr interessanter Materialien zur Geschichte des Handels und der Unternehmungen der jetzigen Russisch-Amerikanischen Kompagnie; ich habe aber von denselben in diesem Werke keinen Gebrauch gemacht: einmal, weil

das Verarbeiten dieser voluminösen Aktenstücke die Erscheinung der gegenwärtigen beyden Theile über die Gebühr verzögert und allen darin vorkommenden Nachrichten den Reiz der Neuheit geraubt haben würde, den sie ohnehin schon zum Theil verloren haben; und zweytens, weil dieser Stoff so reichhaltig ist, daß ich, statt zweyer Bände, drey hätte geben müssen, da ich doch anfänglich nur Einen über die Statistik des Handels zu liefern versprach. St. Petersburg, im März 1803.

Verzeichniß der Plane,

die zum siebenten Theil des Gemäldes von Rußland gehören, aber zur Bequemlichkeit der Leser dem Supplementbande beygefügt sind.

---

1. Hydrographische Karte vom europäischen Rußland.

2. Plan des Marienkanals.

3. Plan des Beresinschen Kanals.

4. Plan des Oginskischen Kanals.

5. Plan des Ladogaischen Kanals.

6. Plan des Kanals von Wüschnei = Wolotschok.

7. Plan des Dneprs in der Gegend seiner Wasserfälle.

8. Plan des Tichwinischen Kanals.

Inhalt
des siebenten Theils.

Zustand des russischen Handels am Schluß des achtzehnten Jahrhunderts.

A. Einheimischer Handel.

I. Uebersicht der innern Verbindungsmittel zum Behuf des kaufmännischen Verkehrs.

Seite.

1. Inländische Schiffahrt.

Wichtigkeit und Ausdehnung derselben : : 3

Plan dieser Abhandlung : : : : : 5

A. Schiffahrt auf den Gewässern des kaspischen Meers : : : : : : : : 6

Seite

1. Wolga. 7

Selisharowka 14
Wasusa 15
Twerza 15
Mologa 16
Scheksna 16
Kotorost 17
Kostroma 18
Unsha 18
Oka 19
Sura 23
Wetluga 25
Kama 26
Samara 32
Kamüschenka 32
Achtuba 33
2. Urat 34
3. Terek 34
4. Kur 34

B. Schiffahrt auf den Gewässern des Nordmeers 35

1. Petschora 35
2. Mesen 40
3. Dwina 40
Jug 41
Suchona 41

Erste Vereinigung des Nordmeers mit dem kaspischen Meer: Verbindung der Dwina

Seite

mit der Wolga durch den kubenskischen Kanal 42

Wütschegda 48

Zweyte Vereinigung des Nordmeers mit dem kaspischen Meer: Verbindung der Dwina und Wolga durch den nördlichen Kanal 48

Waga 52

Jamza 52

Pinega 53

4. Onega 53

Wolokſa 55

Ken 55

Moscha 56

C. Schiffahrt auf den Gewässern der Ostsee . . 57

1. Kymmene 57

Kanäle zur Kommunikation in den finnländischen Gewässern 57

2. Newa 58

Onegasee 59

Ilmensee 59

Ladogasee 60

Erste Vereinigung der Ostsee mit dem kaspischen Meer: Verbindung der Newa mit der Wolga durch den Ilmensee . . . 61

Seite

Kanal von Wüschnei-Wolotschok . . . 62
Nowgorodischer Kanal . . . 76
Ladogaischer Kanal . . . 80
Kanal zur Vereinigung der Seen Seliger und Ilmen 94
Zweyte Vereinigung der Ostsee mit dem kaspischen Meer: Verbindung der Newa mit der Wolga durch den Ladogasee . . 95
Tichwinischer Kanal . . . 96
Stässischer Kanal . . . 96
Dritte Vereinigung der Ostsee mit dem kaspischen Meer: Verbindung der Newa mit der Wolga durch den Onegasee . . 98
Marienkanal 100
Onegaischer Kanal . . . 103
Swirrischer Kanal . . . 103
Vereinigung der Ostsee mit dem Nordmeer: Verbindung der Newa mit der Dwina durch den kubenskischen Kanal . . 108
Erste Vereinigung der Ostsee mit dem schwarzen Meer: Verbindung der Newa mit dem Dnepr vermittelst der Düna durch den welikolukischen Kanal . . . 114

3. Luga 116
4. Narowa 116
Peipussee 116
5. Pernaufluß 118
Erste Vereinigung des rigischen Meerbusens mit dem finnischen: Verbindung des Per-

Seite

nausflusses mit der Narowa vermittelst des Peipussees durch den fellinschen Kanal 118

6. Aa 121

7. Düna 122

Toropa 122

Mjesha 123

Kasplja 123

Lutschossa 123

Ulla 123

Drissa 123

Ewst 123

Oger 124

Zweyte Vereinigung der Ostsee mit dem schwarzen Meer: Verbindung der Düna mit dem Dnepr durch den beresinschen Kanal . 127

Zweyte Vereinigung des rigischen Meerbusens mit dem finnischen: Verbindung der Düna mit der Newa vermittelst des Ilmensees durch den welikolukischen Kanal 130

Dritte Vereinigung des rigischen Meerbusens mit dem finnischen: Verbindung der Düna mit der Narowa vermittelst des Peipussees durch den werroischen . . 132

und rigischen Kanal . . . 133

8. Bulleraa 134

9. Niemen 135

Schara 136

Seite

Wilia 136

Newesha 136

Dritte Vereinigung der Ostsee mit dem schwarzen Meer: Verbindung des Njemen mit dem Dnepr durch den oginskischen Kanal 137

und des Njemen mit der Düna durch den kurländischen Kanal 138

10. Westlicher Bug 140

Muchawez 141

Vierte Vereinigung der Ostsee mit dem schwarzen Meer: Verbindung des westl. Bug mit dem Dnepr durch den königlichen Kanal 141

D. Schiffahrt auf den Gewässern des schwarzen Meers 143

1. Dnestr 144

2. Bug 150

3. Dnepr 151

Sosha 162

Desna 162

Erste Vereinigung des schwarzen Meers mit dem kaspischen: Verbindung des Dneprs und der Wolga durch die orelischen Kanäle 163

Psiol 165

Samara 165

Beresina 165

Seite

Pripez 166
4 Don 168
Woronesh 170
Chöper 170
Medwediza 171
Jlowla 172
Donez 172
Zweyte Vereinigung des schwarzen Meers mit dem kaspischen: Verbindung des Dons und der Wolga durch den Jwanowschen Kanal 174
Dritte Vereinigung des schwarzen Meers mit dem kaspischen: Verbindung des Dons u. der Wolga durch den kamüschenskischen Kanal 175

E. Schiffahrt auf den Gewässern des Eismeeres 178
1. Ob 179
Jrtüsch 182
Soswa 187
Tom 188
Tschulüm 189
Ket 189
Woch 189
2. Jenisei 198
Abakan 199
Kem 199
Jelagui 200
Turuchan 200
Obere Tunguska 200

Seite

Gebirgige und niedere Tunguska . . 203

3. Lena 211

F. Schiffahrt auf den Gewässern des östlichen Weltmeers 215

1. Anadür 215

2. Kamtschatkafluß 216

3. Bolschaja-Reka 216

4. Ochota 216

5. Urak 217

6. Ud 217

7. Amur 217

Argun 218

Schilka 218

II. Landtransport . . . 223

Geschichte u. gegenwärtig. Zustand d. Heerstraßen 224

Peters I. Verdienste um ihre Verbesserung . 225

Holzfressende Baumethode, die bisher angewandt worden 227

Errichtung einer Wegebaukommission zur Erbauung steinerner Chausseen . . 229

Aufhebung dies. Kommission. Neuere Verfügungen 233

Erleichterung d. Transports durch d. Schlittenbahn 234

Fuhrwesen 236

III. Postwesen 239

Reisepost, ihr Ursprung . . . 240

Wohlgeordneter Zustand derselben in der ersten Hälfte des 16ten 241

und in der ersten Hälfte des 17ten Jahrhunderts 242

Seite

Ihre Vervollkommung durch Peter I. . . 244
Durch Katharina II. . . . 246
und durch Paul I. . . . 247
Schnelligkeit d. Postreisen; Poststationen, Postgeld 248
Bauernpost 253
Briefpost. Ihr Ursprung gegen Ende d. 17ten Jahrhunderts 254
Ihre Vervollkommung durch Peter I. . . . 256
Organisation des Postwesens. Oberpostdirektion 257
Postämter 258
Postkomptoirs und Postexpeditionen . . 260
Posttaxe 261
Einkünfte aus dem Postwesen . . 264
Angekündigte Erscheinung eines Postreglements 266

II. Nähere Schilderung des einheimischen Handels.

Einleitung. Begünstigung des einheimischen Handels durch die Vereinigung so vieler Länder unter Einer Herrschaft und gleichförmigen Gesetzen 267
Befreyung des inländischen Handelsgewerbes von Monopolen 268
von Abgaben auf Produktion und Verarbeitung, 269
von Wege-, Brücken- und Fährengeldern, Accise, u. dergl. 269
von inländischen Zöllen . . . 270
von Stapelgerechtigkeiten . . . 271

Seite

Volksklassen, die an dem einheim. Handel Theil nehmen 275
Adel, Bauern; Wochenmärkte . . . 276
Kaufleute und Manufakturisten . . 277
Nationen, die als Kaufleute diesen Handel betreiben: Bucharen, Armenier, Tataren . . 278
Ausländer überhaupt in den See- u. Grenzplätzen 280
Russen 283
Hülfsmittel des einheim. Handels: Jahrmärkte . 284
Kaufhöfe 290
Betrieb des einheim. Handels im Allgemeinen . 295
Einheim. Handel des europäischen Rußlands . 303
Einheim. Handel Sibiriens . . . 351

Anmerkungen und Beylagen . . 383

Zwan-

Zwanzigster Abschnitt.

Bürgerlicher Zustand der Einwohner.

Handel.

Zustand desselben am Schluß des achtzehnten Jahrhunderts, und zwar A. des einheimischen. I. Uebersicht der innern Verbindungsmittel zum Behuf des kaufmännischen Verkehrs.

Auf die Geschichte des russischen Handels lassen wir jetzt die Darstellung seines gegenwärtigen Zustandes folgen. Um die mannigfaltigen Zweige dieses wichtigen und ausgebreiteten Gewerbes unsern Lesern in einem planmäßigen Zusammenhange vorzulegen, wollen wir uns zuerst mit dem innern Handel beschäftigen, der die Grund-

lage des auswärtigen ist. Ehe wir uns aber in die nähere Schilderung desselben einlassen können, ist es nothwendig, das ganze weitläuftige Gebiet, auf welchem dieser Verkehr betrieben wird, in kommerzialischer Rücksicht noch einmal zu übersehen, und die Vortheile zu erwägen, welche der Transport der Waaren und das kaufmännische Gewerbe überhaupt, durch die natürlichen und künstlichen Wasserverbindungen, durch die Heerstraßen und durch die Posteinrichtungen, erhält.

I. Inländische Schiffahrt.

Unter allen erwähnten Erleichterungs- und Beförderungsmitteln des Handels steht die inländische Schiffahrt oben an. Ihre Wichtigkeit ist überall sehr groß, vorzüglich aber in einem Lande, dessen Ausdehnung mehrere hunderttausend Quadratmeilen beträgt, und wo die Stapelplätze des Handels in so ungeheuren Entfernungen zerstreut

liegen. Glücklicher Weise hat die Natur das russische Reich von dieser Seite vorzüglich begünstigt. Eine Menge schiffbarer Flüsse durchströmen es nach allen Richtungen, und verbreiten, gleich den Blutgefäßen des menschlichen Körpers, in alle Theile desselben den wohlthätigen Nahrungsstoff, aus welchem sich der Geist der Industrie und Kultur entwickelt. Es giebt zuverlässig keinen Staat in der Welt, wo die inländische Schiffahrt ausgebreiteter ist als in Rußland. Von Selenginsk an der chinesischen Grenze bis nach Petersburg hin, kann man eine beynah ununterbrochene Wasserfahrt machen; auf diesem ganzen ungeheuren Wege, der zu Lande 6226 Werste beträgt, giebt es nur zwey schmale Woloke *), die diese erstaunenswürdige Kommunikation unterbrechen. Von Kjächta werden die Waaren auf der Selenga

*) Wolok oder Perewolok heißt im Russischen ein schmaler Strich Landes zwischen zwey Flüssen, über welchen man die Fahrzeuge, oder doch wenigstens die Ladung, wegziehen muß; von woloku,

eingeschifft, und gehen auf diesem Fluß hinunter in den Baikal-See, aus welchem sie, die Angara und Tunguska hinab, in den Jenisei gelangen. Vom Jenisei werden sie zu Lande eine Strecke von 89 Wersten zum Flusse Ket geführt, diesen hinunter zum Ob, den Ob hinab zum Irtüsch, aus welchem sie stromauf in den Tobol gehen. Vermittelst des Tobels gelangen sie in die Tura, und diese hinauf in den Tagil; vom Tagil gehen sie zum zweytenmal eine kurze Strecke zu Lande in die Tschussowaja, diese hinab in die Kama, die Kama hinunter in die Wolga, und diese hinauf zur Twerza. Aus der Twerza gehen sie durch den Kanal von Wüschnei-Wolotschok in die Mſta, diese hinab in den Ilmensee, aus diesem durch den Wolchow in den ladogaischen Kanal, vermittelst dessen sie zur Newa nach St. Pe-

ich ziehe, schleppe. Da die deutsche Sprache kein so bestimmtes Wort für diesen Begriff hat, so werde ich mich der Deutlichkeit wegen immer des russischen Ausdrucks bedienen.

tersburg gelangen. — Auch die Kunst ist, wie man schon aus diesem Beyspiel sieht, der Natur zu Hülfe gekommen: man hat Flüsse schiffbar gemacht, die es vorhin nicht waren; man hat den Handelsfahrzeugen neben großen stürmischen Seen sichere Nebenwege eröffnet; man hat endlich entgegengesetzte Flußsysteme vereinigt, und auf diese Weise die Vortheile der natürlichen Wassergemeinschaft um vieles erhöht. Peter der Große lenkte zuerst seine Aufmerksamkeit auf diesen wichtigen Gegenstand, und die spätern Regenten Rußlands haben ihn seitdem nie ganz aus den Augen verloren; zu keiner Zeit aber ist er angelegentlicher betrieben worden, als seit dem Regierungsantritt Pauls I. Von allen diesen Thatsachen müssen wir unsern Lesern Rechenschaft geben: wir werden also 1) eine kurze Anzeige der fahrbaren und befahrenen Flüsse und Seen liefern; 2) eine Beschreibung der künstlichen Wasserkommunikationen mit derselben verbinden, und 3) auch die

Benutzung dieser Gewässer für den Handel, oder die Schiffahrt auf den Flüssen und Kanälen, zu schildern versuchen. *) — Da die Wolga gleichsam der Vereinigungspunkt der innern Schiffahrt ist, und hier die mehresten Wasserwege aus den entferntesten Gegenden des Reichs zusammentreffen, so wollen wir mit ihrem System, und überhaupt mit den Gewässern des kaspischen Meers den Anfang machen.

A. Schiffahrt auf den Gewässern des kaspischen Meers.

Unter den Flüssen, die sich auf russischem Gebiet in dieses Meer ergießen, sind die Wolga, der Ural, der Terek und der Kur, die einzigen, die hier unsere Bemerkung verdienen.

*) Zur Erläuterung dieser Abhandlung dienen die hydrographische Karte und die Plane von einzelnen Wasserkommunikationen, welche dem Supplementbande beygefügt sind.

1. Die Wolga

behauptet nicht nur unter diesen, sondern unter allen Flüssen des europäischen Rußlands den ersten Rang. Sie ist es, die vorzüglich die innern Provinzen in Verbindung setzt. Von ihrem Ursprunge im Gouv. Twer, bis zu ihrem Ausflusse ins kaspische Meer, durchströmt sie, mehr als 570 Meilen lang, acht der fruchtbarsten Provinzen, und ihre Ufer sind mit nahrungsreichen Dörfern und handeltreibenden Städten bekränzt.

Schon bey ihrem Ausfluß aus dem See Wolgo hat sie ein beträchtliches Wasserbett. Nach ihrer Vereinigung mit der Selisharowka erhält sie eine Breite von 20 Klaftern. Von hier fließt sie, überall durch flaches Land, in östlicher Richtung bis zur Mündung der Kama, dann südlich; sie hat auf der linken Seite ein niedriges, auf der rechten aber ein 10 bis 12 Klafter hohes Ufer.

Dieses Gestade bildet ein Bett von 1 bis 7 Klafter Tiefe, in welchem die Wolga, auf übersandetem Thon, ohne Wasserfälle, Klippen oder andere Hindernisse der Schiffahrt, in mittelmäßiger Geschwindigkeit sehr gleichförmig hinfließt. Nach Güldenstädts Berechnung beträgt ihr Fall auf jede vier Werste nicht mehr als 6 Zoll; sie würde also bey ihrem Ursprunge nur ungefähr 100 Klafter höher als bey ihrer Mündung seyn. Bey Rshew Wolodimirow hat sie eine Breite von 30 Klaftern, und hier wird sie für große Fahrzeuge schiffbar. Bey Twer ist sie etwa 100, nahe oberhalb der Kama bis 200, und unter derselben bis 400 Klafter breit; doch an Stellen, wo sie von Inseln getheilt wird, beträgt ihre Breite zuweilen 15 bis 20 Werste.

Die Beschaffenheit dieses merkwürdigen Flusses ist nach den Jahrszeiten sehr verschieden. Im Winter bedeckt er sich vom Ursprunge bis zur Mündung mit haltbarem

Eise, jedoch, wegen der großen Verschiedenheit des Klima, nicht überall zu gleicher Zeit. In den südlichen Gegenden bleiben einige seichte Stellen jährlich offen. Im Frühlinge heben die Ueberschwemmungen, welche der schmelzende Schnee verursacht, ihren Spiegel zu einer sehr verschiedenen Höhe; bey Twer z. B. um $1\frac{1}{2}$ bis 2, bey Kasan um 3, bey Saratow bis um 7, bey Astrachan um 1 bis $1\frac{1}{2}$ Klafter. Hiedurch erhält die Wolga zuweilen an einzelnen Stellen ein ganz neues Bette. Sie wächst so schnell an, daß die kleinen Flüsse, die sie aufnimmt, bis zur Herstellung des Gleichgewichts, rückwärts fließen. Im Sommer entblößt die Wolga an unzähligen Stellen ihren Grund, und macht Sandinseln, die durch die Ueberschwemmungen zuweilen ihre Lage verändern. Sie wird hiedurch an manchen Stellen sehr seicht, und obgleich ihr eigentliches Flußbett noch immer eine Tiefe von 1 bis 5 und auch wol 7 Klafter hat,

so ist es doch gewiß, daß ehemals diese Tiefe beträchtlicher war. Nach Strahlenbergs Zeugnisse konnten noch im Anfange des achtzehnten Jahrhunderts die sibirischen Salzschiffe mit 130 bis 140000 Pud beladen werden, da diese Schiffe itzt nur 70 bis 90000 Pud laden können.

Die Wolga eröffnet dem Handel zwey ganz entgegengesetzte Wege. Der obere Theil dieses Flusses, bis in die Gegend, wo er die Kama aufnimmt und sich nach Süden lenkt, befördert vorzüglich den Handel nach den Stapelplätzen an der Ostsee; der Nutzen der untern Wolga beschränkt sich hauptsächlich auf die südlichen Provinzen. Nach Petersburg gehen jährlich über 6000 Fahrzeuge hinauf; nach Astrachan nur 2 bis 300 hinunter.

Die Schiffahrt auf der Wolga ist nicht bloß des erleichterten Transports, sondern auch des lebhaften Gewerbes wegen merkwürdig, welches sie in allen Gegenden ver-

anlaßt, die dieser für die Industrie so unschätzbare Fluß durchströmt. Der Bau der Fahrzeuge, deren jährlich über 5000 erforderlich sind, beschäfftigt eine unzählige Menge Menschen in den Wäldern, auf den Sägemühlen und Werften *); viele tausend Schiffsleute werden zur Bemannung der Barken und zum Hinaufziehen derselben gebraucht; und wie mannigfaltig sind nicht die Nahrungszweige, welche durch den Aufenthalt der Fahrzeuge in den an der Wolga gelegenen Städten und Pristanen **) verursacht werden! — Das Schiffsvolk besteht vorzüglich aus Bauern, die in den nördlichen Gouvernements zu Hause sind, und mit Päßsen vom Frühlinge bis in den Herbst auswandern. Sie vermiethen sich gewöhnlich in geschlossenen Gesellschaften (Artels), und

*) Vergl. den Artikel „Schiffszimmerey“ im 9ten Abschnitt, Th. III. S. 93 bis 101.

**) Pristan, ein am Flusse gelegener Ort, wo die Fahrzeuge anlegen, um Waaren einzunehmen oder zu löschen. (Flußhafen, Anfurth, Landungsplatz.)

machen ihren Kontrakt für jede Reise, und oft für jede Station, besonders. Nach beendigter Fahrt kehren sie ebenfalls truppweise und zu Fuß nach ihren, oft mehrere hundert Meilen entlegenen Wohnsitzen zurück. Der Prikaschtschik oder Aufseher eines Fahrzeuges ist ein betrauter Officiant des Befrachters, der die Ladung empfängt und abliefert, die Schiffer miethet und bezahlt, und während der Reise den Befehl über sie führt. — Ehemals wurden diese Wasserreisen oft durch Flußräuber gefährdet, die bey dem geringsten Widerstande mordeten, sich aber auch mit der bloßen Wegnahme ihrer Beute begnügten, wenn das Schiffsvolk sich auf ein gegebenes Zeichen sogleich mit dem Gesicht auf das Verdeck niederwarf und sie ungehindert plündern ließ. Durch verdoppelte Wachsamkeit und eine bessere Organisation der Polizey ist dieses Uebel gänzlich ausgerottet. Vordem wurden die eingefangenen Räuber an den Ufern des Flusses aufgehenkt.

Die merkwürdigsten Städte und Pristane an der Wolga sind folgende: Rshew, Twer am Einfluß der Twerza, Rübna an der Mündung der Mologa, Romanow am Einfluß der Scheksna, Jaroslawl, Kostroma, Jurgewez po Wolgski, Nishnei-Nowgorod an der Mündung der Oka, Kasan oberhalb dem Einfluß der Kasanka, Simbirsk, Süsran, Kamüschinsk, Zarizün, Saratow und Astrachan. Alle diese Städte ziehen ihre vorzüglichste Nahrung aus dem Handelsgewerbe, zu welchem ihnen die Wolga die größte Bequemlichkeit darbietet; keine aber ist zu dieser Absicht vortheilhafter gelegen, als Nishnei-Nowgorod, welches daher auch von den Russen der innere Hafen des Reichs genannt wird. Hier landen jährlich bis 2200 Fahrzeuge, auf welchen sich über 70000 Mann Schiffsvolk befinden.

Doch nicht bloß auf der Wolga selbst, sondern auch auf den meisten Flüssen, die sich in dieselbe ergießen, herrscht eine große Thä-

tigkeit zur Beförderung des Handels. Bey weitem die mehresten Fahrzeuge, welche die Wolga hinauf und hinunter schwimmen, kommen, theils leer, theils beladen, aus den holz- und produktenreichen Gegenden, die von den Nebenflüssen bewässert werden. Zu den merkwürdigsten derselben gehören die Selisharowka, die Wasusa, die Twerza, die Mologa, die Scheksna, der Kotorost, die Kostroma, die Unsha, die Oka, die Sura, die Wetluga, die Swjäga, die Kama, die Samara, die Kamüschenka und die Achtuba.

Die Selisharowka

führt den Landsee Seliger in die Wolga ab, und verstärkt sie dadurch gleich bey ihrem Ursprunge beträchtlich. Von dem Pristan Selisharowskaja, an der Mündung dieses Bachs, gehen Böte und kleine Fahrzeuge in den See Seliger bis zur Stadt Ostaschkow hinauf. Man hat den Entwurf

gemacht, dieses Flüßchen zu reinigen, und den Seliger durch einen Kanal mit dem Bach Jawan, vom System der Newa, zu verbinden. *)

Die Wasusa

nimmt den Gshat auf; beyde Flüsse haben zwar nur einen kurzen Lauf, sind aber schiffbar. Aus der Wasusa gehen jährlich 120 bis 150, und aus dem Gshat bis 600 beladene Barken in die Wolga hinunter. Diese Fahrzeuge nehmen ihre Ladungen bey den Pristanen Gshatsk, Ossinowskaja und Subzow ein.

Die Twerza

ist der Vereinigungskanal aller nach Petersburg gehenden Fahrzeuge, deren jährlich bis 6000 diesen Fluß hinaufgezogen werden. Nahe bey seinem Ursprunge ist er durch den Kanal von Wüschnei-Wolotschok mit der Zna,

*) S. weiter unten die Rubrik „Newa."

vom System der Newa, verbunden. *) Bey seiner Mündung, innerhalb der Stadt Twer, trägt die Wolga eine Schiffbrücke.

Die Mologa

wird bey Ustjushna schiffbar. Weiterhin nimmt sie den Tschagodosch auf, in dessen Ursee sich die Somina ergießt, die mit der Tichwinka, vom System der Newa, vereinigt werden soll. **) Durch die Mologa gehen jährlich 200 bis 260 Fahrzeuge in den Tschagodosch hinauf. An der Somina ist der Pristan Sominskaja zu bemerken, und an der Mologa finden sich die Flußhäfen Ustjushna, Wesijegonsk und Mologa, letzterer beym Einfluß in die Wolga.

Die Scheksna,

welche sich durch den Kolp verstärkt, leitet den See Beloje in die Wolga ab. In die-

*) S. weiter unten die Rubrik. „Newa.“
**) S. die Rubrik „Newa.“

diesen See wirft sich die Kowsha, die jetzt durch den Marienkanal mit der Wütegra vom Newasystem zusammenhängt. *) Man hat auch den Entwurf gemacht, die Scheksna mit dem Kubenskischen See zu verbinden, aus welchem die Suchona, vom System der Dwina, entspringt. **) An der Mündung der Scheksna liegt Rübinsk oder Rübna; weiter hinauf, beym Einfluß des Kolp, Tscherepowez. Von diesen und andern kleinern Plätzen gehen jährlich eine Menge Fahrzeuge nach der Stadt Belosersk am See Beloje, und nach den Pristanen Kowshskaja und Badoshskaja an der Kowsha.

Der Kotorost

führt den See Nero, der auch der Rostowsche See genannt wird, in die Wolga ab. An diesem See liegt Rostow, und an der Mündung des Kotorost, Jaroslawl.

*) S. die Rubrik „Newa.“
**) S. die Rubrik „Dwina.“

Auf diesem Flusse werden jährlich mehrere hundert Fahrzeuge zum Verkauf an die Karavanen gebaut, die die Wolga hinauf nach Petersburg gehen.

Die Kostroma

ist 500 Werste weit schiffbar, und verstärkt sich durch Zuflüsse aus den beträchtlichen Seen Tschuchlomo und Galizkoje. Galitsch, an letzterm See, und Solgalizkaja, Bui und Kostroma, an der Kostroma, sind die merkwürdigsten Pristane. Der Barkenbau beschäftigt auch hier viele Menschen.

Die Unsha

wird bey Makarjew schiffbar; an ihrer Mündung liegt Jurjewez Powolgski. — An den drey letztgenannten Flüssen und an der Sestra und Sosha werden zusammen jährlich bis 3000 Fahrzeuge gebaut.

Die Oka

entspringt im Gouv. Orel, durchströmt die Gouv. Tula, Kaluga, Moskwa, Rjäsan, Tambow, Wladimir und Nishnei-Nowgorod, wo sie nach einem Lauf von 500 Wersten in die Wolga fällt. Sie ist ein sehr beträchtlicher, schon bey der Stadt Orel schiffbarer Fluß, welcher eine Menge Bäche und Ströme aufnimmt, und dadurch in den fruchtbarsten und angebautesten Provinzen des innern Rußlands eine treffliche Wasserkommunikation bewirkt. Ihre Breite bey ihrem Eintritt in das Gouv. Kaluga beträgt 50, bey ihrem Austritt 200 Klafter; an jener Stelle ist sie ungefähr 3, an dieser 7 Arschinen tief; doch ist die Höhe ihres Wasserspiegels nach den Jahrszeiten sehr verschieden. Der Strom der Oka ist ziemlich reissend, und ob sie gleich keine Wasserfälle hat, so finden sich doch in derselben viele sandige Untiefen, die um so gefährlicher für die Flußfahrzeuge sind, da sie durch die Gewalt

der Strömung jährlich ihre Lage verändern. An diesem Fluß finden sich viele Pristane; die merkwürdigsten sind: Orel, Mzensk, Bjelew, Lichwin, Kaluga, Alexin, Kaschira, Rjäsan, Spask, Kasimow, Jelatom, Murom, und Nishnei-Nowgorod. Zu den merkwürdigeren Nebenflüssen der Oka gehören folgende:

Die Bäche Kromů und Zon, die oberhalb Orel in die Oka fallen, und die man durch Kanäle mit der Nerussa und Sna, vom System des Dneprs, vereinigen will.*)

Die schiffbare Upa, die den Schat aufnimmt, der vermittelst des Sees Iwan mit dem Don verbunden werden soll. **) An der Upa finden sich die Pristane Tula und Odojew.

Die Shisdra, deren Vereinigung mit der Bolwa, vom System des Dneprs,

*) S. die Rubrik „Dnepr."

**) S. die Rubrik „Don."

schon beschlossen ist. *) Pristane: Waskû und Koselsk.

Die Ugra, mit dem Pristan Juchnow.

Die Moskwa, mit den Pristanen Moskwa und Kolomna.

Die Mokscha, mit dem Pristan Kadom. Dieser Fluß ist zwar in seinen obern Gegenden von vielen Mühlendämmen durchschnitten; aber vom Einflusse der Issa bis zu seiner Mündung, wo er 10 bis 15 Arschinen Tiefe, und von 30 bis 60 Klafter Breite hat, wird er zum Transport des Korns und des Branntweins, desgleichen der Pottasche, der Lindenborken und der Bastmatten, die bis nach Moskwa und Petersburg gehen, sehr nützlich. Er nimmt die Zna auf, an welcher die Stadt Tambow, und die Pristane Morschansk und Schatsk liegen, die aber nur bis Morschansk hinauf schiffbar ist.

*) S. die Rubrik „Dnepr."

Endlich die Kljäsma, welches der letzte Fluß ist, der die Oka vor ihrer Ergießung in die Wolga verstärkt. Pristane: Wladimir und Gorochowez.

Wie wichtig die Schiffahrt auf der Oka seyn müsse, kann man leicht aus der Menge der Pristane und aus der großen Kultur und Fruchtbarkeit der Provinzen schließen, die ihr System durchströmt. Im Frühjahr trägt dieser Fluß Barken von 16 bis 27 Klafter Länge, und 3, 4 bis 6 Klafter Breite, die 25 bis 45000 Pud laden, und 4 bis 8 Jahre brauchbar sind. Bey mittelmäßiger Wasserhöhe bedient man sich kleiner Barken, die bis 15000 Pud fassen; bey niedrigem Wasser kann man in den obern Gegenden nur große Boote gebrauchen, die höchstens 4000 Pud tragen. Bloß die Anzahl der Fahrzeuge, welche jährlich von Orel nach Mzensk und Kaluga gehen, beläuft sich auf 150 bis 200; von Kaluga nach St. Petersburg, Rübna, Kolomna und Mosk=

wa gehen 300 bis 350. Um ihre Ladung zu bekommen, werden diese Fahrzeuge mit Pferden flußauf von einem Pristan zum andern gezogen; je näher man der Mündung der Oka kömmt, desto lebhafter wird die Schiffahrt; am stärksten aber ist sie bey Nishnei-Nowgorod, wo jährlich bloß aus der Oka gegen 2000 beladene Fahrzeuge ankommen. Noch viel wichtiger würde die Schiffahrt auf diesem Flusse werden, wenn die projektirte Vereinigung desselben mit der Desna zu Stande käme, weil alsdann die fruchtbaren Gegenden Kleinrußlands Gelegenheit haben würden, ihre Produkte nach Moskwa und Petersburg zu verführen.

Die Sura

durchströmt das fruchtbare Gouvernem. Pensa, und wird bey der Stadt dieses Namens schiffbar. Sie hat eine starke Strömung, überschwemmt bey hohem Wasser alle Niedrigungen, versetzt dann oft ihre Bänke, stürzt

Ufer ab, und ist daher durch Baumstämme verunreinigt, die nebst den oft sehr kurzen Krümmungen die Wasserfahrt beschwerlich und unsicher machen. Wenn der Fluß in seinen Ufern fließt, hat er schon oberhalb Pensa, beym Einfluß des Teschnjär, 10 bis 30 Klafter Breite, und eine wechselnde Tiefe von $\frac{1}{2}$ bis 3 und sogar 4 Klafter. Bis hieher soll jetzt die Sura gereinigt werden. Pristane: Surskaja, an der obern Sura; Wassil, an der Mündung, u. a. m.

Ungeachtet der Hindernisse, welche die Sura der Schiffahrt in den Weg legt, wird doch viel Getreide, Branntewein und Schiffbauholz von Pensa und den unterhalb gelegenen Pristanen abgefertigt. Vielleicht könnte auch das Salz aus den Seen in der Nachbarschaft der Wolga durch die Sura stromab wohlfeiler, als stromauf die Wolga nach Nishnei-Nowgorod geführt werden, wenn gleich die Kosten des Landtransports von Saratow bis an die Sura dazu geschlagen würden. Zu den Zei-

ten der Kaiserinn Elisabeth, als die Salzseen noch unter Pacht standen, ward dieser Wassertransport einmal auf Befehl des Grafen Schuwblow versucht; man soll ihn damals, bloß aus Betrug, als unvortheilhaft dargestellt haben. — Die Fahrzeuge, die auf der Sura schiffen, werden nicht beym höchsten Wasserstande abgelassen, weil dann das rechte Fahrwasser so wenig als die Inseln und Bänke zu sehen sind, sondern erst dann, wenn das Wasser nur 5 bis 6 Arschinen über dem niedrigsten Wasserpasse steht.

Die Wetluga

durchströmt die Gouv. Kostroma und Nishnei-Nowgorod, und verstärkt sich durch das fahrbare Flüßchen Tschornaja. Pristane: Wetluga, Warnawin und Karpowa. Auch dieser Fluß liefert viele Fahrzeuge an die Karavanen, die nach Petersburg gehen.

Die Kama,

der größte unter allen Wolgaflüssen, bildet selbst ein wichtiges und ausgebreitetes Flußsystem, wodurch sie eine kaum unterbrochene höchst nützliche Wasserverbindung zwischen Sibirien und dem europäischen Rußland bewirkt. Sie legt einen Weg von mehr als 140 Meilen zurück, bewässert die Gouv. Perm, Wjätka, Orenburg und Kasan, und fällt innerhalb des letztern in die Wolga. In der Hälfte des Aprils ist sie gewöhnlich schon vom Eise befreyt; sie schwillt alsdann sehr stark an, und läßt nach dem Abfallen des Wassers immer viele Sandinseln zurück. Sie ist beynahe von ihrem Ursprunge an schiffbar, und verstärkt sich so sehr durch die einfallenden Flüsse, daß sie der Wolga selbst nichts nachgiebt.

Der erste Kamafluß, der unsere Bemerkung verdient, ist die südliche Keltma. Sie nimmt den Dshuritsch auf, der durch einen Kanal mit der nördlichen Kelt-

ma vom System der Dwina vereinigt werden soll. *)

Die Wischura, die im westlichen Ural entspringt, fällt nach einem Lauf von 700 Wersten oberhalb Solikamsk in die Kama. Da wo die Stadt Tscherdün steht, nimmt sie die Kolwa auf, vermittelst welcher, wie wir in der Folge sehen werden, eine nur wenig unterbrochene Wasserverbindung mit der Dwina und Petschora statt findet.

Der merkwürdigste unter allen Kamaflüssen ist die Tschussowaja, welche ebenfalls am westlichen Abhange der uralischen Gebirgskette entspringt. Ihre eigentliche Länge beträgt etwa 400 Werste; sie wird aber durch viele Krümmungen beynahe verdoppelt. Ihre Breite ist selten über 50 Klafter. Die Felsen, welche sich in der Tschussowaja finden, erschweren zwar in etwas die Schiffahrt, hindern sie aber nirgend; auch ist der Fluß fast bis an seinen

*) S. die Rubrik „Dwina."

Ursprung hin zu befahren. Er nimmt eine große Menge Ströme und Bäche auf, unter welchen die Sülwa der beträchtlichste ist. — Der weite Lauf und das bequeme Bette der Tschussowaja, ihre Annäherung an den Tagil des östlichen Urals, ihre Richtung durch den erzreichsten Theil dieses Gebirges und ihre waldungsreichen Ufer geben ihr eine unendliche Wichtigkeit für den Handel. Sie hat einen sehr lebhaften Schiffbau, und verführt nicht nur die meisten Bergwerksprodukte des katharinenburgischen und werchoturischen Urals, sondern sie ist auch zugleich, wie schon vorhin erwähnt worden, der einzige Kanal, vermittelst dessen die Erzeugnisse und Handelswaaren des entlegnern Sibiriens nach Europa geschafft werden.

An Größe wird die Tschussowaja von einem andern Kamaflusse, der Belaja, übertroffen, deren Lauf in gerader Richtung über 600 Werste beträgt. Sie entspringt im baschkirischen Ural, und nimmt unter

mehreren Flüssen auch die Ufa auf, die beynahe mitten in der uralischen Gebirgskette ihren Ursprung hat, und schon in ihren obern Gegenden fahrbar ist. Trotz ihrer Seichtigkeit in den Sommermonaten sind diese beyden Flüsse doch von unaussprechlichem Nutzen, da vermittelst derselben alle Bergwerksprodukte des baschkirischen Urals ins westliche Rußland versendet werden. Oberhalb der Stadt Ufa tragen die Barken nur 10 bis 12000 Pud; unterhalb derselben werden sie mit 20 bis 30000 Pud befrachtet, und so wird das Fahrwasser immer breiter und tiefer, je näher man der Mündung kommt. Auch der Bau der Fahrzeuge ist an der Belaja kein unbeträchtliches Gewerbe.

Alle bisher genannte Nebenflüsse der Kama kommen von der östlichen Seite oder vom Ural her; die letzte beträchtliche Verstärkung erhält sie durch die Wjätka, die ihr von Westen her zufließt. Dieser große Fluß durchläuft eine Strecke von 500 Wersten,

ist von seinem Ursprunge an schiffbar, und nimmt mehrere Ströme auf, die es ebenfalls sind. Die Provinzen, welche die Wjätka durchströmt, liefern zwar nicht viele Produkte, aber an seinen Ufern und auf allen Flüssen seines Systems werden eine große Menge Fahrzeuge gebaut, die man sowohl in Rücksicht der Festigkeit des Holzes als der guten Zimmerarbeit für die besten hält.

Wie wichtig die Schiffahrt auf der Kama selbst seyn müsse, läßt sich schon nach Obigem beurtheilen. Im Jahr 1782 legten bey der Stadt Perm 556 Fahrzeuge an, von welchen 80 beladen waren mit 3,272,278 Pud Salz; 272 mit 1,937,456 Pud Eisen; 126 mit 500,000 Pud Getreide, Erzen, Kupfer, Geld und andern Waaren; 78 gingen leer. Diese Fahrzeuge hatten zusammen 15,601 Mann Schiffvolk, wobey jedoch zu bemerken ist, daß alle Salz- und Eisenschiffe, welche die Wolga hinauf gehen, auf derselben weit mehr Leute brauchen, die an diesem

Flusse an bestimmten Orten gemiethet werden. Dasjenige Salz, welches für das Gouv. Wjätka bestimmt ist, geht oberhalb Perm die Kama hinauf, und ist folglich in diesem Verzeichnisse nicht mitbegriffen. Uebrigens war die Schiffahrt in dem angegebenen Jahre weit geringer, als in den nächstfolgenden; auch darf man nicht vergessen, daß Perm in den obern Gegenden der Kama liegt; weiter nach der Mündung zu ist die Schiffahrt noch weit stärker.

Ein so beträchtlicher Wassertransport veranlaßt natürlich in den Gegenden der Kama einen sehr lebhaften Schiffbau; bloß in dem Gouv. Perm giebt es 42 Pristane an verschiedenen Flüssen, von denen die mehresten zugleich mit Schiffswerften versehen sind. Die Bauart der Fahrzeuge ist sehr einfach und kommt mit der auf der Wolga üblichen beynah überein; bemerkenswerth ist es, daß selbst die größten Salzschiffe, welche 50 bis 100,000 Pud laden, ohne einen einzigen eisernen Nagel

zusammengefügt, und doch dauerhaft sind. Sämmtliche Fahrzeuge haben platte Böden.

Unterhalb der Kama ist

die Samara

der erste bemerkenswerthe Fluß, der sich in die Wolga ergießt. Sie entspringt am Obschtschei-Sürt, hat eine Breite von 20 bis 100 Klaftern, keine Fälle, aber einen trägen Fluß. In den Sommermonaten wird sie sehr seicht. Sie dient zum Transport des Salzes aus dem orenburgischen Gouv. nach Nishnei-Nowgorod.

Die Kamüschenka,

unterhalb Saratow, ist ein Bach, der nur durch das Projekt seiner Vereinigung mit der Ilowla, vom System des Dons, bemerkt zu werden verdient. *)

Die

*) S. die Rubrik „Don.“

Die Achtuba

ist ein Arm der Wolga, der sich auch wieder in eine ihrer Mündungen ergießt, und seiner Seichtigkeit wegen kaum fahrbar ist.

Wenn man das ganze System der Wolga übersieht, so muß man über die Hülfsmittel erstaunen, die es dem innern Handel Rußlands darbietet. Vom uralischen Gebirge bis an die Quellen des Newasystems, und von den Gewässern des Nordmeers bis an die Küsten der kaspischen See, setzt es die entferntesten und abstechendsten Gegenden dieses Reichs in Verbindung. Bloß die Wolga und ihre beyden vorzüglichsten Nebenflüsse, die Oka und Kama, bewirken eine ununterbrochene Wasserkommunikation zwischen drey und zwanzig der fruchtbarsten und angebautesten Gouvernements. — Unter den Flüssen, die das südliche Rußland mit dem kaspischen Meer verbinden, ist die Wolga der einzige, der von der Handelsindustrie wirklich benutzt wird.

2. Der Ural

entspringt im östlichen uralischen Gebirge, und dient den Gouv. Orenburg und Astrachan zur Grenze gegen die Kirgisen. Sein Lauf beträgt gegen 2000 Werste. Er ist 1 bis 6 Werste breit, überall sehr tief, hat wenig Inseln und Sandbänke, aber fast gar keine Schiffahrt. Im Gebirge sind seine Ufer unbewohnt, und weiterhin ist die ganze Gegend seines Systems trockne waldlose Steppe. — Eben so wenig merkwürdig für den Handel sind

3. Der Terek und

4. Der Kur;

die geringe Schiffahrt, die auf ersterem statt fand, ist vollends durch die Versandung seiner Mündungen gehemmt.

B. Schiffahrt auf den Gewässern des Nordmeers.

Unter den Flüssen des nördlichen Rußlands, welche sich in dieses Meer ergießen, bemerken wir die Petschora, den Mesen, die Dwina und die Onega.

1. Die Petschora

durchströmt als ein schiffbarer Fluß die Gouv. Wologda und Archangel. Die unbewohnten Gegenden, in welchen sie fließt, und ihre Ergießung in das für die Schiffahrt beynahe verschlossene Nordmeer, vernichten den Vortheil, welchen sie dem Handel durch ihre ansehnliche Breite und Tiefe, so wie durch ihre im Frühjahr bestehende Verbindung mit der Dwina und Kama gewähren könnte. Die Verbindung mit der Dwina ist nur durch einen schmalen Wolok unterbrochen, der die Petschora vom Wüm scheidet; dieser letztere Fluß fällt in die Wütschegda, die

sich wiederum in die Dwina ergießt. Die Verbindung mit der Kama, die einigen Sagen zufolge schon von den alten Biarmiern zum Behuf ihres weitausgebreiteten Handels soll benutzt worden seyn, verdient eine etwas umständlichere Erwähnung. Der Trakt geht von der Kama aufwärts in die Wischura, Kolwa und Wischurka, welche letztere aus dem kleinen See Tschussowoje entspringt. In diesen See fällt die Wogulka, die wiederum die Jelowka aufnimmt. Wenn man diese beyden Bäche hinaufgefahren ist, gelangt man an den petschorischen Wolok, der über einen waldigen Landrücken geht, auf welchem sich das System der Kama und Petschora scheidet. Die Breite dieses Landrückens beträgt nur vier Werste; auf der andern Seite desselben entspringt der Bach Wolosniza, auf welchem die Fahrzeuge wieder beladen, und flußab in die Petschora geführt werden.

Dieser Trakt, den die alten Bulgaren, der Tradition zufolge, zur Durchfahrt in das Nordmeer benutzt haben sollen, setzt gegenwärtig der Schiffahrt große Schwierigkeiten entgegen. Fast alle Bäche, auf welchen diese Verbindung beruht, sind nur im Frühjahre zu befahren, besonders aber die Wogulka und Jelowka, die im Sommer und Herbst so seicht werden, daß man kaum mit Kähnen auf denselben fortkommen kann. Die Art, wie die Anwohner dieser Gegenden diese Bäche, ungeachtet der erwähnten Hindernisse, beschiffen, ist so erfinderisch und mühsam, daß sie hier beschrieben zu werden verdient. Bey Fahrzeugen, die ihre volle Ladung haben, brauchen die Schiffer in einem dürren Sommer folgendes Mittel. Sie treiben zu beyden Seiten des Flusses Pfähle in den Grund, und spannen zwischen denselben ihre Segel aus, die durch angehängte Steine auf den Boden gezogen werden. Hieraus entsteht eine Art von

Damm, der den Fluß anschwellt; wenn sich an dieser Stelle Wasser genug gesammelt hat, nehmen die Schiffer ihre Segel wieder heraus, und fahren so lange weiter, als das Wasser ihre Fahrzeuge trägt, worauf sie abermals die nämliche Arbeit vornehmen. Die Wasserreise, welche sie auf eine so unerhört mühsame Art zurücklegen, beträgt auf der Wogulka 15, und auf der Jelowka 6 Werste; gewöhnlich halten sich auch mehrere Fahrzeuge beysammen, um sich wechselseitig Beystand leisten zu können. Diese Fahrzeuge sind übrigens nur Kähne, und von zweyerley Art: diejenigen, welche man Kajuken nennt, laden 12 bis 1300, die Bruseniken aber nur 5 bis 600 Pud; jene erfordern fünf, diese drey Mann, sowol zur Hin- als zur Rückfahrt. Im Frühjahr gehen die Fahrzeuge binnen 10 bis 12 Tagen aus der Kama in die Petschora; in den übrigen Jahrszeiten aber müssen sie zuweilen über drey Wochen auf dieser

Reise zubringen. Auf dem petschorischen Wolok werden von der Regierung über 20 Pferde gehalten, welche sowol die Waaren als die Kähne selbst hinüberführen, wofür ehemals eine unbedeutende Abgabe erlegt ward, die aber seit 1777 aufgehoben ist. Wenn es erwiesen wäre, daß die Bulgaren ehemals einen wichtigen Handel auf diesem Wasserwege getrieben hätten, so müßte man voraussetzen, daß ihre Fahrt damals weniger Hindernisse gefunden hat. Diese jetzt aus dem Wege zu räumen, möchte schwerlich der Kosten verlohnen. Statt der kostbaren Waaren, die der Sage nach ehemals auf diesem Wege verführt wurden, bestehen jetzt die Frachten nur in Getreide, welche die Kaufleute aus Tscherdün und Solikamsk nach Pustosersk und andern Uferörtern der Petschora bringen. Zur Rückfracht nehmen sie Fische aus dem Nordmeer und zugehauene Quadersteine, die sie aus den fel-

sigen Gebirgen an den Ufern dieses großen Stroms erhalten.

2. Der Mesen

durchläuft ebenfalls die Gouv. Wologda und Archangel, und zwar zum Theil in etwas angebauteren Gegenden. Der einzige anmerkenswerthe Ort ist der Hafen Mesen, an der Mündung dieses Flusses.

3. Die Dwina

nimmt diesen Namen erst nach der Vereinigung der beyden Flüsse Jug und Suchona an, die beyde im Gouv. Wologda entspringen. Sie bildet ein sehr beträchtliches System, und ist unter allen Flüssen, welche sich mittelbar oder unmittelbar in das Nordmeer ergießen, noch jetzt, so wie seit Jahrhunderten, für den innern und auswärtigen Handel bey weitem der wichtigste.

Der Jug

wird bey dem Pristan Nikolsk schiffbar. Im Frühjahr gehen von hier Barken mit Getreide in die Dwina hinunter; im Sommer ist dieser Fluß nur mit Booten zu beschiffen. Er verstärkt sich in seinen untern Gegenden durch die Lusa, die beynahe von ihrem Ursprunge an fahrbar ist, und ebenfalls einige Pristane hat.

Die Suchona

entspringt aus dem See Kubenskoje, und heißt Rabanskaja Suchona bis zu ihrer Vereinigung mit der Okolnaja Suchona, worauf die vereinigten Flüsse den Namen Nishnaja Suchona annehmen.

Der Kubenskische See, im Gouv. Wologda, ist ungefähr 60 Werste lang, und 8 bis 15 breit. Es ergießen sich in diesen See etwa 20 Ströme und Bäche, unter welchen die Kubenka und Porosowiza die beträchtlichsten sind. Sein ein=

ziger Abfluß ist die Rabanskaja Suchona. — Die Urseen der Porosowiza liegen so sehr in der Nachbarschaft der Scheksna, daß hier eine Vereinigung der Dwina und Wolga, oder des Nordmeers mit dem kaspischen Meere möglich ist. Diese Verbindung zu bewerkstelligen, war schon der Plan Peters des Großen; Paul I. ließ die Möglichkeit derselben im Jahr 1800 aufs neue untersuchen, worauf das Departement der Wasserkommunikationen das Projekt zu dem Kubenskischen Kanal entwarf, der aus der Scheksna, etwa 30 Werste unterhalb dem Ausfluß derselben aus dem See Beloje, durch zehn kleinere und größere Seen bis in das Flüßchen Porosowiza geleitet werden soll. Der Kanal wird 6, und das genannte Flüßchen, in seiner obern Gegend, 2 Schleusen bekommen. Man sieht der Ausführung dieses Entwurfs ehestens entgegen. Der Hauptvortheil, der sich von dieser Verbindung erwarten ließe,

würde gerade nicht auf dem Zusammenhange der Dwina und Wolga, sondern auf dem der Dwina und Newa beruhen, welcher, wie wir in der Folge sehen werden, vermittelst des Marienkanals bestehen würde. Schwerlich werden jemals aus den obern Gegenden der Wolga Produkte zur Ausfuhr nach Archangel abgefertigt werden, da Petersburg näher liegt, und mehr als Ein bequemer Trakt dahin führt. Die Hauptausfuhr von Archangel beruht, außer den Holzwaaren, die es aus den nördlichen Gouv. bezieht, vorzüglich auf sibirischen Produkten, und in dieser Rücksicht würde der projektirte nördliche Kanal *) für Archangel unendlich wichtiger werden, da er eine ununterbrochene Wasserverbindung zwischen der Dwina und dem Hauptfluß des westlichen Urals, der Kama, darbieten würde. Der Hauptnutzen des kubenskischen Kanals ist auf die Leichtigkeit berechnet, mit welcher die nörd-

*) S. weiter unten die Rubrik „Wütschegda."

lichen Provinzen den Ueberfluß ihrer Waldungen nach Petersburg versenden könnten, wo die Admiralität ihr Schiffbauholz zugleich viel wohlfeiler erhalten würde. Dieses Holz würde aus der Dwina und ihren Nebenflüssen in die Suchona hinauf, durch den kubenskischen See, die Porosowiza hinauf, durch den Kanal, die Scheksna aufwärts, durch den See Beloje, die Kowsha hinauf, in den Marienkanal geflößt werden, und folglich bis hieher immer stromauf gehen müssen. Auch der archangelsche Hafen würde dabey unstreitig gewinnen, vorzüglich aber die dortige Admiralität, die, wie wir weiterhin zeigen werden, von Petersburg aus, und zwar bis jetzt auf einem sehr schwierigen und zeitraubenden Wege, mit Eisengeräthschaften, Instrumenten und andern zum Schiffbau erforderlichen Dingen versorgt wird.

Die Rabanskaja Suchona ist gleich bey ihrem Austritt aus dem kubens-

kischen See fahrbar, strömt schnell, und hat weder Wasserfälle noch andere Hindernisse der Schiffahrt. Im Frühjahr fließt sie 12 bis 14 Tage lang in den See zurück, ohne daß in demselben eine Vermehrung des Wassers sichtbar wird.

Die Okolnaja Suchona nimmt gleich bey ihrer Entstehung die Wologda auf, die bey der Stadt dieses Namens schiffbar wird, und 30 Werste unterhalb derselben in die Okolnaja fällt. Die von Archangel kommenden und dahin abgehenden Fahrzeuge werden innerhalb der Stadt Wologda selbst gelichtet und beladen, und selbst im Sommer ist dieser Fluß für flache Barken fahrbar. — Der Lauf der Okolnaja beträgt 10 Werste; ihre Breite 15, ihre Tiefe einen Klafter. Erst bey ihrer Ergießung in die Rabanskaja nimmt dieser letztere Fluß den Namen Nishnaja Suchona an. Ihrer Seichtigkeit und ihrer vielen Krümmungen wegen, hat man bereits im Jahr

1341, zur Erleichterung der Schiffahrt, einen Kanal aus der Wologda in die Rabanskaja gezogen, auf welchem auch jetzt alle Fahrzeuge gehen. *)

Die Nishnaja Suchona (gemeinhin Suchona genannt) hat bey hohem Wasser 205, bey niedrigem aber nur 90 bis 140 Klafter Breite, und 1 bis 3 Klafter Tiefe. Einige Strudel erschweren die Schiffahrt, aber nur beym niedrigsten Wasserstande; sieben derselben hat die wologdaische Kaufmannschaft schon auf ihre Kosten reinigen lassen, und auch die übrigen sollen allmälig weggeschafft werden.

Nach einem Lauf von 550 Wersten vereinigt sich die Suchona mit dem Jug, und die vereinigten Flüsse nehmen nun den Namen Dwina an. Drey Werste oberhalb dem

*) Ich schreibe dieses interessante Faktum dem russischen Geschichtsforscher Müller nach, der es in sein geographisches Wörterbuch des russischen Reichs, ohne weitere Anzeige, aufgenommen hat.

Zusammenfluß liegt die Stadt Ustjug, und von hier fließt die Dwina in nordwestlicher Richtung durch das Gouv. Archangel dem weißen Meere zu. Die Schiffahrt auf der Dwina und den Flüssen ihres Systems ist zwar, seit der Entstehung von Petersburg, nicht mehr von der Bedeutung, als ehemals; doch geht noch immer ein sehr beträchtlicher Theil der russischen Ausfuhrprodukte auf diesem Wasserwege zu seiner Bestimmung nach Archangel ab. Die Fahrzeuge, die aus der Suchona in die Dwina schiffen, und die hier Karbassen genannt werden, laden von 5000 bis 18,000 Pud; doch können Barken von letzterer Größe nur im Frühjahr bey hohem Wasser gebraucht werden. Selbst die Dwina hat in ihren obern Gegenden in der heißen Jahrszeit nicht Wasser genug, um starkbeladene Fahrzeuge zu tragen. — Unter den vielen und beträchtlichen Zuflüssen, welche die Dwina verstärken, nennen wir nur die Wütschegda, Waga, Jamza und Pinega.

Die Wütschegda

entspringt in einer morastigen Fläche des Gouv. Wologda und ergießt sich nach einem Lauf von 400. Wersten bey Solwütschegodsk in die Dwina. Im Frühjahr tritt sie aus ihren Ufern und ergießt sich 6 bis 7 Werste breit. Alsdann gehen die größten Barken auf derselben; bey niedrigem Wasser aber nur kleine Fahrzeuge, weil einige sich jährlich verändernde Sandstellen Hindernisse verursachen. Klippen und Fälle hat sie nicht. Unter den Flüssen und Bächen, die sie aufnimmt, erheischen die nördliche Keltma, die Kima und der Wüm eine nähere Anzeige.

Die nördliche Keltma, der erste Zufluß, welchen die Wütschegda erhält, hat ihre Quelle in eben dem Moraste, aus welchem die südliche Keltma entspringt, die sich bekanntlich in die Kama ergießt. Diese Annäherung des Dwina- und Wolgasystems hat den Gedanken rege gemacht, hier eine zweyte Verbindung des Nordmeers mit

dem

dem kaspischen Meere zu bewerkstelligen. Der Nutzen dieser Unternehmung ist nicht zu bezweifeln, da der archangelsche Hafen dadurch den Vortheil erhalten würde, die Produkte aus den an der Kama und ihren Zuflüssen liegenden Provinzen, und besonders aus Sibirien, eben so bequem als jetzt St. Petersburg, zu Wasser empfangen zu können. In der Ausführung selbst bot dieß Projekt fast gar keine Schwierigkeiten dar, denn die Natur hatte gleichsam schon den Weg dazu gebahnt, der nur durch Hülfe der Kunst vervollkommt werden durfte. Katharina II. ließ die Möglichkeit dieser Vereinigung im Jahr 1785 durch den jetzigen Ingenieur-General von Suchtelen untersuchen. Man fand, daß beyde Flüßchen 10 Werste von ihrem Ursprunge schon fahrbar sind, und durch einen leicht ausführbaren Kanal zu vereinigen wären. Der Kostenanschlag belief sich nur auf 4 bis 500,000 Rubel. Suchtelen erhielt die Direktion und machte

auch wirklich 1786 mit 500 Arbeitern den Anfang zur Ausführung, die aber schon im folgenden Jahre, wegen des Türkenkrieges, wieder ausgesetzt ward. — Jetzt ist dieser Plan abermals zur Sprache gekommen und er soll nun so bald als möglich realisirt werden. Der nördliche Kanal (denn diesen Namen hat er schon erhalten) wird 17 Werste Länge haben und aus der nördlichen Keltma in den Dshuritsch gehen, der als ein fahrbarer Strom neben der südlichen Keltma fortläuft und sich weiterhin mit derselben vereinigt. Dieser Kanal braucht nur zwey Schleusen.

Auch vermittelst der Kima existirt eine beynah ununterbrochene natürliche Wasserverbindung zwischen der Dwina und Wolga. Der Weg geht aus der Kama aufwärts in die Wischura, Kolwa, Wischurka und durch den See Tschussowoje in das hineinfallende Flüßchen Beresowka, auf welchem man bis zum Wolok Buchonin aufwärts fährt. Dieser

Wolok ist eine Fortsetzung des Landrückens, durch welchen der petschorische Wolok gebildet wird, und auf welchem sich das System der Dwina und Petschora und das System der Kama scheidet. Die Breite des Woloks Buchonin beträgt nur eine halbe Werst; jenseits desselben schifft man sich auf der Kima ein, durch die man in die Würschegda und Dwina gelangt. Seitdem der Entwurf gemacht ist, die Dwina und Kama durch den nördlichen Kanal völlig zu vereinigen, werden auf dem Wolok Buchonin keine Pferde mehr zur Hinüberschaffung der Fahrzeuge und Waaren gehalten; die Kaufleute sehen sich also genöthigt, ihre Fracht, welche gewöhnlich in Eisen besteht, mit der Schlittenbahn bis an die Kima zu führen und den Rest des Winters bis zum Aufgehen der Gewässer zur Erbauung der Fahrzeuge anzuwenden, wobey ihnen die großen Waldungen in dieser Gegend sehr gut zu Statten kommen.

Der Wüm nähert sich der Petschora bey seinem Ursprunge so sehr, daß im Frühjahr zwischen diesen beyden Flüssen (wie schon erwähnt) ebenfalls eine natürliche, nur durch einen schmalen Wolok unterbrochene Verbindung besteht. Auf dem Wüm gehen von den Seregowskischen Salzwerken Barken mit Salz in die Wütschegda.

Die Waga

nimmt mehrere Ströme auf, trägt im Frühjahr Barken, und hat zwey Pristane, unter welchen die Stadt Schenkursk der wichtigste ist. Man flößt auf diesem Flusse Bauholz nach Archangel.

Die Jamza,

ein schiffbarer Strom, entspringt in der Nähe des Onegaflusses, aus welchem über den 5 bis 6 Werste breiten Markomusischen Wolok Waaren herübergeführt werden. Das Projekt, diese beyden Flüsse zu vereinigen, ist,

wie wir unter der Rubrik „Newa“ sehen werden, mehrmals in Vorschlag gebracht, aber noch neuerlich als unausführbar verworfen worden.

Die Pinega

fließt aus dem Gouv. Wologda und ergießt sich bey Cholmogor in die Dwina. Ein abgesonderter Arm dieses Flusses fällt, unter dem Namen Kuloi, ins weiße Meer. An der Pinega wächst das beste Lärichenholz; es wird häufig nach Archangel geflößt.

4. Die Onega.

Ihre ersten Quellen finden sich auf der Nordseite des Sees Beloje und sammeln sich in den See Woshe. Bey ihrem Austritt aus diesem See führt die Onega den Namen Wid oder Swid; erst nachdem sie durch den See Latsche gegangen ist, erhält sie den Namen Onega. Die Annäherung ihrer Urquellen an den See Beloje, vom System

der Wolga, gab vor der Erbauung von Petersburg zu einem Waarenzuge von Nowgorod nach Archangel Veranlassung, der heutiges Tages nicht mehr Statt hat. Die Fahrzeuge gingen damals die Scheksna hinauf in die Pidma, und auf dieser 20 Werste stromauf bis an einen Wolok, über welchen die Waaren zu Lande bis an den See Woshe geführt wurden. Die Onega ist von ihrem Ursprunge bis 20 Werste unter Kargapol schiffbar; weiterhin erschwert sie den Transport durch starke Strömungen und einige Wasserfälle, ist aber doch bis zum Pristan Markomusa mit einiger Vorsicht recht gut zu befahren. Von hier werden die Waaren, die sie trägt, größtentheils über den Markomusischen Wolok in die Jamza und weiter in die Dwina nach Archangel geführt. Nach dem an der Mündung belegenen Hafen Onega können, wegen der unterhalb des Woloks befindlichen Wasserfälle nur beym höchsten Wasserstande Fahrzeuge abgelassen werden; dem un-

geachtet gehen jährlich doch 20 bis 30 Barken, etwa doppelt so viel kleinere Fahrzeuge (Karbassen) und eine beträchtliche Menge Bauholz den Fluß hinunter. Die Onega nimmt, unter mehreren Strömen, auch die Wolokſa, den Ken und die Moſcha auf.

Die Wolokſa,

obgleich mit Steinen angefüllt, und voll Strudel, flößt viel Bauholz, und trägt bey hohem Wasser auch Fahrzeuge.

Der Ken

hat ebenfalls Strudel und felsige Untiefen; doch gehen durch denselben jährlich 30 bis 40 Fahrzeuge, von welchen jedes 3 bis 400 Pud ladet. Diese Fahrzeuge, die großentheils nur getrocknete Fische verführen, kommen aus den vielen kleinen Seen, mit welchen der Ken zusammenhängt; zum Theil auch aus dem Wodlo-See, der zum System der Newa gehört. Die Kähne gehen

aus diesem See den Wodlofluß hinunter in den Bach Tscherwija, den die Wodla aufnimmt; diesen Bach eine kleine Strecke hinauf bis zu einem Wolok, über welchen sowol Fahrzeuge als Waaren bis zum See Woloshskoje gezogen werden, der sich in den See Keno ergießt, aus welchem der Ken in die Onega fällt. Das Projekt, diesen Wolok zu durchgraben, und die Onega mit der Newa in unmittelbare Wasserverbindung zu setzen, ist neuerdings untersucht, und der vielen Schwierigkeiten wegen verworfen worden, wie man ausführlicher unter der Rubrik „Newa" sehen wird.

Die Moscha

ist der größte und schiffbarste Fluß, der sich in die Onega ergießt. Er könnte sehr nützlich werden, wenn seine Gegend mehr bewohnt und angebaut wäre. Bis jetzt wird auf demselben nur Lärichenholz verflößt, woran seine waldigen Ufer einen Ueberfluß haben.

Dieses Holz geht über den Markomusischen Pristan nach Archangel.

C. Schiffahrt auf den Gewässern der Ostsee.

Das Handelsverkehr des westlichen Rußlands mit den Stapelstädten am baltischen Meer wird durch mehrere beträchtliche Flüsse erleichtert. Unter denen, die sich in den finnischen Meerbusen werfen, verdienen der Kymmene, die Newa, die Luga und die Narowa eine nähere Bemerkung.

1. Der Kymmene

ist nur als Grenzfluß merkwürdig. Sein großes Wassersystem gehört nicht ganz zum russischen Gebiete; Klippen, Strudel und Wasserfälle machen die Fahrt auf demselben äußerst beschwerlich.

Bey Erbauung der Feldschanzen an der schwedischen Grenze, während und nach dem letzten Kriege, hat man zwischen mehreren

an dieser Grenze gelegenen Festungen eine Wasserverbindung zu Stande gebracht, durch welche man in gerader Linie, und ohne die Grenze zu überschreiten, von Willmannsstrand nach Nyslot gelangen kann. Vier Kanäle, die Landzungen und Vorgebirge durchschneiden, bewirken diese Kommunikation. Die Kanäle heißen: der Telataipolskische, der Kukontaipolskische, der Kjäwkinskische und der Kutwelentaipolskische.

2. Die Newa

leitet ein sehr ausgebreitetes Wassersystem in den finnischen Meerbusen ab, und erhält dadurch eine unendliche Wichtigkeit für den einheimischen sowol als auswärtigen Handel. Vom finnischen und waldaiischen Gebirge her sammeln sich die Gewässer in zwey große Bassins, in den Onegasee und in den Ilmensee; diese Seen ergießen ihren Ueberfluß in den Ladogasee, und dieser hat keinen andern Abfluß als die Newa.

Der Onegasee

ist einer der größten Landseen des Reichs. Vom finnischen Gebirge umgeben, nimmt er nur Flüsse von kurzem Laufe auf; die merkwürdigsten unter denselben sind die Powenza, die Wodla, die den Wodlosee abführt, und die Wütegra. Der einzige Abzugskanal des Onegasees ist der Swir, der in den Ladogasee fällt. Unter den am Onegasee gelegenen Pristanen sind die Städte Petrosawodsk, Powenez, Pudoga und Wütegra die bedeutendsten.

Der Ilmensee

ist größtentheils vom waldaiischen Gebirge umgeben, und hat etwa 20 Werste im Durchschnitte. Er nimmt die Flüsse Msta, Pola, Lowat, Polist und Schelon auf, und giebt dem Wolchow seinen Ursprung. Die Msta entspringt aus dem Mstinosee, und in diesen See ergießt sich die Schlina; die Pola nimmt den

Jawan auf, der den kleinen Weljesee abführt. Der einzige Pristan am Ilmensee ist Nowgorod, am Ausfluß des Wolchow.

Das ganze Wassersystem des Onegasees und Ilmensees fließt durch den Swir und Wolchow in den

Ladogasee

ab, der 292 Quadratmeilen Flächeninhalt hat, und folglich der größte Landsee in Europa ist. Er erhält, außer dem Swir und Wolchow, über 70 Zuflüsse, unter welchen der Ojät, die Pascha und der Sjäs (der wiederum die Tichwinka aufnimmt) die bemerkenswerthesten sind. Pristane am Ladogasee: Nowaja-Ladoga und Schlüsselburg.

Der einzige Abfluß des Ladogasees, und folglich aller bisher namhaft gemachten Gewässer, ist die Newa, die sich, nach einem kurzen Lauf von 60 Wersten, bey Petersburg in den finnischen Meerbusen stürzt.

Man sieht aus dieser Darstellung, wie weit sich das System der Newa erstreckt, und wie vortheilhaft es der innern Kommunikation in den nordwestlichen Provinzen werden muß; aber der größte Vorzug desselben besteht in der Möglichkeit, die es der Kunst darbeut, seine Gewässer mit denen aller übrigen Meere zu verbinden, die das europäische Rußland umgeben. Einige dieser Verbindungen sind schon längst beendigt; andere werden gegenwärtig ausgeführt, und noch andere sind schon projektirt, und sollen mit der Zeit ebenfalls in Wirklichkeit gesetzt werden.

Die merkwürdigste und für den Handel bis jetzt nützlichste unter diesen von der Kunst bewirkten Wasserkommunikationen ist unstreitig die Verbindung der Newa mit der Wolga, oder der Ostsee mit dem kaspischen Meer, wodurch eine inländische Schiffahrt von 535 Meilen, von Astrachan nach Petersburg, möglich gemacht ist. Die-

se Verbindung, die (wie man aus dem Vorhergehenden ersehen kann) auf drey verschiedenen Wegen möglich, und auf einem derselben schon längst bewerkstelligt ist, wird jetzt auch auf den beyden übrigen ausgeführt, so daß in kurzem die Newa durch alle drey große Reservoirs ihres Systems, nämlich durch den Ilmensee, den Ladogasee und den Onegasee, mit der Wolga zusammenhängen wird. Die älteste und vollkommenste dieser Kommunikationen ist die, welche der berühmte Kanal von Wüschnei-Wolotschok bewirkt, von welchem wir jetzt, mit Hülfe des dazu gehörigen Plans und der hydrographischen Karte, eine kurze Beschreibung geben wollen.

Nicht weit von der Stadt Wüschnei-Wolotschok findet sich der See Mstino, in welchen sich die Schlina ergießt, und aus welchem die Msta entspringt, die sich wieder in den Ilmensee wirft. Dieser See ist bekanntlich durch den Wolchow mit dem Lado-

gasee verbunden, aus welchem die Newa entspringt: so daß man also die Schlina, die Msta, den Wolchow und die Newa gleichsam als einen und denselben Fluß ansehen kann, der, je nachdem er durch die genannten Seen fließt, immer andere Namen erhält. Um eine völlige Wassergemeinschaft zwischen dem baltischen und kaspischen Meer zu bewirken, kam es nur darauf an, die Schlina mit der nahe bey Wüschnei-Wolotschok vorbeyfließenden Twerza zu vereinigen, welche sich bey Twer in die Wolga ergießt. Diese Vereinigung ist durch einen doppelten Kanal zu Stande gebracht, der die Twerza innerhalb der Stadt Wüschnei-Wolotschok mit dem durchfließenden Bache Zna, und diesen mit der Schlina verbindet. Der Kanal zur Vereinigung der Twerza und Zna (Plan D.) ist ungefähr $3\frac{1}{2}$, der zwischen der Zna und Schlina (E.) etwa $1\frac{1}{2}$ Werste lang. Beyde sind an ihren äußersten Punkten (a und b) mit Schleusen versehen.

Dieses große Unternehmen, welches durch einen Privatmann, Namens Serdukow, im Jahr 1704 angefangen und noch unter der Regierung Peters des Großen beendigt ward, ist jedoch nur sehr langsam zu seiner gegenwärtigen Vollkommenheit gediehen. Man fand nämlich bald, daß es dem Kanal an hinlänglichem Wasservorrath mangelte; die Twerza, die hier ihrem Ursprunge so nahe ist, trocknete in den Sommermonaten jährlich einige Wochen hindurch gänzlich aus; die Zna und Schlina konnten ebenfalls nicht Wasser genug hergeben, und die Klippen und Felsen im Mstaflusse wurden den Fahrzeugen sehr gefährlich. Glücklicher Weise ist die ganze Gegend um Wüschnei-Wolotschok mit Seen, Bächen und Morästen durchwebt. Man legte Wasserleitungen und Schleusen an, und half dadurch den erwähnten Nachtheilen, wiewol nur allmälig und mit großen Kosten, ab. Noch lange nach dem Tode des ersten Angebers dieser Wasserverbindung mußten

ten die Fahrzeuge vor Wüschnei-Wolotschok ausgeladen und auf der Msta von neuem befrachtet werden. Nachfolgende Uebersicht der gegenwärtig in und um Wüschnei-Wolotschok befindlichen Wasserwerke wird zeigen, wie viel man unter den spätern Regierungen, und besonders unter Katharinen II. für dieses höchst künstliche Kommunikationssystem gethan hat, auf welchem der baltische Handel und die Versorgung von Petersburg hauptsächlich beruhen.

Um den Wasserspiegel der Twerza zu erhöhen, hat man die unterhalb Twer in diesen Fluß fallenden Bäche Oßuga, Oßetschinka und Schegrinka, die zum Theil mehrere kleine Seen abführen, mit Schleusen versehen. Der See Fedowo, den die Schegrinka in die Twerza leitet, nimmt den Bach Rweniza auf, den man durch eine Wasserleitung mit der Zna verbunden und ebenfalls mit einer Nebenschleuse versehen hat. Eine andere Wasserleitung (Pl. A.) geht aus der Schlina

durch die kleinen Seen Kljutschino und Gorodolub in die Zna. Dieser Kanal ist deshalb angelegt, um vermittelst der bey dem Dorfe Kljutschino über der Schlina angebrachten Schleuse von vier Flügeln (B.) den Lauf dieses Flusses zu sperren und mit Hülfe der genannten Seen eine hinreichende Menge Wasser in die Zna zu leiten. Um aber diesen Wasservorrath aufzubehalten und jedesmal nur, so viel das Bedürfniß erfordert, in die Stadt zu lassen, ist unterhalb des Sees Gorodolub über der Zna eine große Schleuse von sieben Flügeln (C.) angelegt. Man ist jetzt beschäftigt, diese Kommunikation noch mehr zu vervollkommnen und der Schlina selbst mehr Wasser zu verschaffen. Dieser Fluß entspringt nämlich aus dem See Schlino, und verstärkt sich durch den Bach Granischna, der vier nicht unbeträchtliche Seen abführt, die unter sich, und sogar mit dem See Seliger, Gemeinschaft haben. Nicht weit vom Schlinosee befindet sich der See

Welje, aus welchem der Jawan in die Pola fließt. Um das Wasser des Weljesees in die Schlina zu leiten, zieht man einen Kanal aus diesem See bis in den Bach Tschernaja, der vermittelst des Bachs Glibja in den Schlinosee fällt. Dieser Kanal, der zwey kleine Seen durchschneidet, wird 27 Werste lang, und erhält, so wie der Jawan, bey seinem Austritt aus dem Weljesee eine Schleuse. Man hatte diese Arbeit schon im Jahr 1781 angefangen, aber nach zwey Jahren wieder liegen lassen; seit 1797 ist sie wieder vorgenommen worden, und wird im Jahr 1804 beendigt werden.

Die Schiffahrt aus der Wolga in die Schlina beruht auf folgenden Operationen. Wenn die Fahrzeuge, welche die Twerza stromauf von Pferden gezogen werden, bis in die Nähe von Wüschnei = Wolotschok gelangt sind, so müssen die Schleusen bey Kljutschino, die beyden Schleusen in der Stadt und die Schleuse der Zna geschlossen

seyn; alsdann wird die Schleuse der Twerza geöffnet und das Wasser der Zna und Schlina wird durch den Kanal der Twerza in diesen Fluß gelassen, worauf die Fahrzeuge innerhalb Wüschnei-Wolotschok in die Zna gehen. Wenn eine gehörige Anzahl in derselben ist, wird die Schleuse der Twerza geschlossen; und wenn dann das Wasser vermittelst der Schleuse von sieben Flügeln bis auf eine gewisse Höhe gestiegen ist, (welches selten länger als zwey bis drey Tage währt), alsdann wird die Schleuse der Zna geöffnet und die Fahrzeuge werden einen kleinen Fall hinuntergelassen, etwa 20 in einer Stunde. Nachts wird die Schleuse geschlossen; wenn am folgenden Tage Wasser genug vorhanden ist, so gehen die Fahrzeuge alle durch die Schleuse der Zna in die Schlina hinunter, und von hier ohne Anstoß weiter bis zum See Mstino.

Zur Vermehrung des Wassers in diesem See hat man auf der rechten Seite der Msta

sechs kleine Seen, die durch Bäche zusammenhängen, und in die man noch das Wasser von zwey andern Seen geleitet hat, vermittelst eines Kanals in den See Mstino geführt. Dieser Kanal sowol als zwey der erwähnten Bäche haben Nebenschleusen. Auf der linken Seite der Msta ist ebenfalls eine Wasserleitung befindlich, die sechs kleine Seen, welche theils durch Bäche und theils durch einen Kanal zusammenhängen, in diesen See führt. Auf den Bächen sind zwey, und auf der Wasserleitung ist eine Schleuse angebracht. Auch die Msta ist bey ihrem Austritt aus dem See Mstino mit einer Schleuse von drey Flügeln versehen, um das Wasser dieses Sees aufzuhalten. — Vermittelst der angezeigten Wasserleitungen, Reservoirs und Schleusen wird die Schiffahrt so sehr erleichtert, daß nach Abschließung der Schleuse auf der Zna (a) und nach Eröffnung der Schleuse auf der Twerza (b) dieser letztere Fluß, der sonst im Sommer kaum

fahrbar war, nun meistens auch in der trockensten Jahrszeit noch zwey Tage nach dem Abgange der Barken schiffbar ist. Im Frühlinge vermehrt sich durch den geschmolzenen Schnee das Wasser so sehr, daß die Schleusen der Zna und Twerza zugleich offen bleiben.

Alle bisher beschriebenen Wasserwerke haben bloß den Endzweck, die Schiffahrt in den obern Gegenden der Twerza und durch den Wüschneiwolotschokischen Kanal bis in den See Mstino möglich zu machen und zu erleichtern. Aber auch die Msta bedurfte der Anwendung hydraulischer Hülfsmittel, um die Fahrt auf derselben weniger gefährlich zu machen. Dieser Fluß hat zwar überall eine für beladene Barken erforderliche Tiefe; aber er enthält in der Gegend von Borowitschi 13 große und 17 kleine Steinblöcke, welche fünf gefährliche Strudel verursachen, weshalb auch jährlich, ungeachtet aller Wachsamkeit und Vorsicht, immer eini-

ge Fahrzeuge verunglücken. Der erste dieser Wasserfälle findet sich 25 Werste unterhalb Wüschnei-Wolotschok, und die übrigen in einer Entfernung von 25, 35 und 30 Wersten von den nächstvorhergehenden. Der fünfte ist vom vierten um 80 Werste entfernt, und dann folgen noch einige weniger beträchtliche Klippen. Der gefährlichste Fall ist der vierte; seine Länge beträgt 30 Werste, und sein Strom ist so reissend, daß die Fahrzeuge diesen Weg oft in einer Stunde zurücklegen. Güldenstädt berechnet den Abschuß der Msta, innerhalb sieben Meilen auf 122½ Ruthen. Jeder Fall hat seinen eigenen Namen; im gemeinen Leben werden sie, nach dem größten, die borowizischen Wasserfälle genannt.

Um den Wasserspiegel der Msta zu erhöhen, und dadurch die Gefahr dieser Wasserfälle zu verringern, hat man folgende Veranstaltungen getroffen. Da der See Mstino

diesem Flusse seinen Ursprung giebt, so sind alle zur Anhäufung des Wassers in diesem See getroffenen Anstalten auch der Msta nützlich. Die auf derselben bey ihrem Austritt aus dem See angebrachte Schleuse kann den Zufluß, den sie aus dem See erhält, nach Erforderniß verringern oder vermehren. Unterhalb dieser Schleuse, bis zum Pristan Noschkinskaja, hängen die kleinen vorhin erwähnten Seen, die man in den Mstino geleitet hat, durch Bäche mit der Msta zusammen. Diese Bäche sind mit Schleusen versehen, wie schon vorhin erzählt worden ist, deren Oeffnung oder Schließung das Wasser der Seen entweder in die Msta oder in den Mstino abfließen läßt. — Bey dem Pristan Baßutinskaja nimmt die Msta den Fluß Beresai auf, der außer den Seen Kastino und Piros noch zehn kleinere abführt. Der Piros nimmt wieder die Walbaika auf, die aus dem See Ufhinskoje entspringt. Um das Wasser dieser Seen auf-

zuhalten, und es nur dann in die Msta zu lassen, wenn Barken auf derselben passiren sollen, haben sowol die Waldaika als der Beresai und der Nebenbach dieses letztern, der ihm den Kaftino zuführt, jeder eine Schleuse. — Weiter unterhalb fällt der Uwer in die Msta, der durch verschiedene Nebenbäche die Seen Udomskoje, Kaboshskoje und Meglino, außer mehreren kleinen, ableitet. Die Bäche, welche den Meglino in den Uwer abführen, haben drey Schleusen, und der Uwer selbst hat bey seiner Mündung ebenfalls eine. — Alle diese durch die Kunst vervollkommten Zuflüsse erhält die Msta oberhalb der Wasserfälle, die erst unter dem Pristan Opetschenskaja ihren Anfang nehmen. Durch die beschriebenen Veranstaltungen ist die Fahrt auf der Msta so sehr erleichtert worden, daß die Barken nicht halb so viel Zeit als ehemals brauchen, um in den Wolchow zu gelangen, und dabey weit weniger Gefahr laufen.

Ganz ohne Gefahr ist indessen diese Reise nicht, und man braucht daher auch alle ersinnliche Vorsichtsmaßregeln, um das Scheitern der Barken zu verhüten. Um diesen gefährlichen Fluß zu passiren, müssen die Fahrzeuge ihre Mannschaft verstärken. Vor Wüschnei-Wolotschok ist jede Barke wenigstens mit zehn Leuten bemannt; die mit Hanf beladenen Barken haben deren bis 22. Beym Anfange der Wasserfälle nehmen sie andere Steuerleute und noch zehn Lootsen mehr. Zu Rjädok, welches an der Spitze des großen Falles steht, erhalten sie wieder einen andern Steuermann und zwey Gehülfen, vermehren auch ihre Mannschaft, wegen des reissenden Stroms, bis auf 60. Vom Fuß des großen Falles bis Poterpelskaja führt der Lootsen von Wüschnei-Wolotschok das Fahrzeug noch eine Strecke fort, aber die unbedeutenden Klippen, die hier ehemals vorhanden waren, sind jetzt größtentheils weggeräumt worden.

Trotz aller dieser Vorsicht leiden die Barken bey der Fahrt auf der Msta so sehr, daß sie nicht selten leck, und zuweilen auch durch die heftigen Stöße gar zerschmettert werden. Im Jahr 1778 verunglückten deren 30, und jährlich ist dies mit einigen der Fall. Sie werden während der Fahrt so sehr zusammengedrückt, daß sie oft eine ganz andere Gestalt annehmen; am gefährlichsten ist dies bey den Eisenbarken, da die Stangen übereinander rollen, und durch ihr Gewicht, an den Stellen, wo sie hinfallen, die Lecke befördern. Während dem Hinunterfahren lassen sich die Lootsen an der Außenseite der Barken an Seilen herab, Hammer und Meißel in den Händen, und einen Vorrath von Werg im Busen, um die leckgewordenen Stellen sogleich zu kalfatern. Für jedes Fahrzeug, das verloren geht, müssen die Lootsen haften; die Strafe, die ihrer wartet, ist streng. Indessen wird selbst in diesem Falle die Ladung gewöhnlich geborgen,

wenn sie nicht aus Dingen besteht, die im Wasser verderben, und der Befrachter verliert alsdann nur die Kosten des Ausfischens. Man hat neuerdings den Entwurf gemacht, eine Assekuranzanstalt für die von Wüschnei-Wolotschok nach Petersburg gehenden Fahrzeuge zu errichten; es wäre zu wünschen, daß dieser wohlthätige Plan bald in Ausführung gebracht werden möchte.

Von dem Pristan Poterpelskaja bis zur Mündung der Msta hat dieser Fluß weiter keine Hindernisse für die Schiffahrt; aber der große, offene und stürmische Ilmensee wird den unbedeckten Barken, die oft nur um einen Fuß über dem Wasser hervorragen, äußerst gefährlich. Auch diesem Nachtheil ist jetzt durch den nowgorodischen Kanal abgeholfen, der die Msta unmittelbar mit dem Wolchow verbindet. Schon Peter der Große entwarf den Plan zu diesem Kanal; im Jahr 1775 ward er vom Grafen Sievers aufs neue in Vorschlag gebracht

und von der Kaiserinn genehmigt; man war auch schon mit der Ausführung so weit gekommen, daß die erforderlichen Profile ausgehauen wurden. Die großen Ausgaben, welche die nachher erfolgten Kriege veranlaßten, unterbrachen die Fortsetzung dieser Arbeit; Graf Sievers schlug zwar eine Auflage auf die durchpassirenden Barken vor, aber diese Idee hatte den Beyfall der Kaiserinn nicht, und so blieb das ganze Unternehmen liegen. Im Jahr 1797 erneuerte der Graf seinen Vorschlag bey dem Kaiser Paul; er war hiezu von russischen Kaufleuten aufgemuntert worden, die sich selbst zu freywilligen Beyträgen erboten. Der Kaiser sanktionirte den Plan sogleich, und bestimmte, zum Behuf des Kanalbaus, für die durchgehenden Fahrzeuge mäßige Auflagen. Eine Barke bezahlt 10, eine Halbbarke 5, und ein Boot $2\frac{1}{2}$ Rubel. Diese Abgaben betragen jährlich ungefähr 30 bis 35000 Rubel; der Kostenanschlag war auf 500000

Rubel gemacht. Da man den Kanal in fünf bis sechs Jahren zu beendigen wünschte, so ertheilte der Kaiser dem Grafen zur Beschleunigung der Arbeit die Erlaubniß, noch außerdem jährlich bey der Bank eine Anleihe von 50000 Rubeln zu machen, deren Kapital und Zinsen von der fortgehenden Abgabe der Barken bezahlt werden sollen. Im Julius 1797 ward der Anfang mit der Arbeit gemacht, und im Jahr 1802 ist sie beendigt worden.

Die Länge dieses Kanals beträgt 7 Werste und 110 Klafter, ohne den Durchmesser zweyer kleinen Seen zu rechnen, die er durchschneidet. Sein Lauf geht von der Mista in den Wolchowez, der sich durch die Bäche Lewaschejä und Tarossowez verstärkt, und drey Werste unterhalb Nowgorod, bey dem Kloster Futin, in den Wolchow fällt. Die Strecke, welche die Barken auf dem Wolchowez zu befahren haben, beträgt nur 550 Klafter. Da der Wasserspiegel der

Msta und des Wolchow beynahe von gleicher Höhe ist, so war man der Mühe überhoben Schleusen anzubringen; dagegen aber ward die Arbeit sehr durch das Austreten des Ilmensees erschwert, der sich zuweilen auf 40 Werste im Umkreise ergießt und dann auf 20 Fuß über seinem gewöhnlichen Wasserpasse steht. Auf einer Seite des Kanals ist die ausgegrabene Erde zu einem Damm gegen den überströmenden Ilmensee benutzt worden, und dieser Damm soll in Zukunft auch zur Heerstraße dienen; er hat daher eine Breite von 10 Klaftern, und eine Höhe von 2 Arschinen über den höchsten Stand des Wassers erhalten. Durch diese neue Straße wird der bisherige Weg um 14 Werste abgekürzt. — Da, wo der Boden am höchsten ist, hat man 11 Arschinen tief graben müssen. Eine Kubikklafter Erde, von der Oberfläche des Bodens gerechnet, auszugraben, kostete 2 Rubel; jede Klafter tiefer, mußte verhältnißmäßig theurer bezahlt wer-

den. — Die beyden Seen, durch die der Kanal geht, trocknen im Sommer beynahe gänzlich aus; im Winter aber gefrieren sie bis auf den Grund.

Der Wolchow ist von den Felsenstücken, die seine Schiffahrt ehemals erschwerten, durch die Bemühungen des verstorbenen Generals Bawr und des Geheimenraths, Grafen Sievers, vollkommen gereinigt, und jetzt so sicher zu befahren, daß der größte Theil der Barken diesen Fluß ohne Hülfe der dazu bestellten Lootsen passirt. — Um in die Newa zu gelangen, würden die Barken noch die gefahrvolle Fahrt auf dem Ladogasee zu überstehen haben; aber auch diese ist ihnen durch den merkwürdigen ladogaischen Kanal erspart. *) Die große Oberfläche dieses Sees ist fast allen Winden ausgesetzt; die Brechung seiner kurzen Wellen, die wechselnden Sandbänke und die Un-

*) Vergl. den Plan dieses Kanals.

Untiefen, mit welchen er angefüllt ist, erschweren die Schiffahrt auf demselben um so mehr, da die fast ohne Eisen verbundenen Fahrzeuge, welche den Kanal von Wüschnei-Wolotschok passirt sind, auf der klippenvollen Msta mehrere Wasserfälle zu überstehen haben, und folglich größtentheils unfähig sind, sich zum zweytenmal den noch größeren Gefahren auf dem Ladogasee auszusetzen. Um diese Hindernisse, die zu den Zeiten Peters des Großen durch die Unkunde der russischen Schiffer noch bey weitem nachtheiliger waren, zu vernichten, und die Zufuhr aus dem Innern des Reichs nach Petersburg zu sichern, ließ dieser Kaiser den berühmten Kanal längs dem südlichen Ufer des Ladogasees anlegen, durch dessen zweckmäßige Ausführung der Feldmarschall Graf Münnich sich keinen geringen Anspruch auf die Dankbarkeit der Nachwelt erworben hat. Dieses wichtige Werk ward im Jahr 1718 angefangen, und unter der Kaiserinn Anna

1732 vollendet. Die Länge des Kanals beträgt 104 Werste; seine Breite 70 Fuß. Er hat gewöhnlich 7, im Frühjahr aber 10 Fuß Wassertiefe, und erhält seinen Zufluß theils aus dem Wolchow, theils durch sieben kleine Bäche, und endlich auch durch vier Wasserleitungen, die das Wasser aus nahegelegenen Seen herbeyführen. Dieses wird in Behälter gesammelt, und durch 16 Schleusen in den Kanal gelassen; im Frühjahr wird das überflüssige Wasser durch 16 andere, an der entgegengesetzten Seite angebrachte Schleusen in den Ladogasee abgeführt. Die aus dem Kanal aufgeworfene Erde bildet zu beyden Seiten einen Wall von Rasen (Betschewnik), auf welchem die Wege für die Pferde und Schiffsleute befindlich sind, durch welche die Barken gezogen werden.

Unter der Regierung Katharinens II. hat man diesen Kanal von der Newaseite mit Granitquadern auszufuttern angefangen:

ein Unternehmen, welches an die öffentlichen Denkmäler der alten Römer erinnert. Eine noch nützlichere Verbesserung ist unter dem Kaiser Paul bewerkstelligt worden. Man hat nämlich den beyden Mündungen des Kanals bey Nowaja-Ladoga und Schlüsselburg eine andere Richtung gegeben, die das Ein- und Auslaufen der Barken erleichtert. Der Bau des neuen Mündungskanals bey Nowaja-Ladoga ward im Jahr 1799 beendigt; gleich im folgenden Jahre fieng man den Bau des Schlüsselburgischen an, der 1804 vollendet seyn wird. Bisher verhinderte der geringste Wind aus dem Ladogasee das Auslaufen der Barken aus dem Kanal in die Newa, und hielt sie zuweilen vierzehn Tage hindurch auf. Der neue Mündungskanal an dieser Seite, dessen Länge 1 Werst 125 Klafter beträgt, führt die Barken in einen Nebenarm der Newa, der durch eine lange und schmale Insel gebildet wird. Unter dem Schutz dieser

Insel werden sie künftig selbst bey dem wi-drigsten Winde in die Newa auslaufen können.

Auch dieser breite und schnellfließende Strom hatte ehemals hin und wieder, besonders bey Pella, einige Klippen; sie sind aber unter der vorigen Regierung so weit aus dem Wege geräumt worden, daß er jetzt, bey der geringsten Vorsicht, ohne alle Gefahr zu beschiffen ist. — Im Herbst erfordert die Fahrt von Wüschnei-Wolotschok bis Petersburg etwas mehr als einen Monat Zeit; im Sommer drey Wochen, und im Frühjahr nur vierzehn Tage.

Die Abgaben, welche die Barken auf dieser Fahrt zu bezahlen haben, sind unbeträchtlich. Beym Komptoir der borowizischen Wasserfälle, wo die meisten und bedeutendsten entrichtet werden, betrug die Einnahme von denselben (wie man aus der Liste des Supplementbandes No. XIV. A. ersehen kann) in den eilf Jahren von 1787 bis

1797 nur 306066 Rubel 97¼ Kop.; also jährlich im Durchschnitt nicht einmal 28000 Rubel!) Diese Summe reicht zur Unterhaltung der Werke bey weitem nicht hin; die Regierung bewilligt daher der Direktion jährlich einen sehr ansehnlichen Zuschuß, der aus den Einkünften von den Trankgefällen genommen wird. — Die Abgaben für die Durchfahrt durch den nowgorodischen Kanal werden aufhören, sobald das bey der Bank angeliehene Kapital bezahlt seyn wird.

Wie überaus wichtig dieser Zweig der innern Schiffahrt für die Versorgung von Petersburg und für den auswärtigen Handel ist, kann man aus der Anzahl der Fahrzeuge ersehen, die in nachstehenden Jahren, mit Produkten aller Art beladen, nach dieser Stapelstadt gingen. In den zehn Jahren von 1774 bis 1783 passirten durch den ladogaischen Kanal:

	Ueberhaupt.	Jährl. im Durchschnitt.
Barken : :	28,613,	2861.
Halbbarken :	7,977,	797.
Einmastige Schiffe	5,679,	568.
Boote : :	11,131,	1113.
Flöße : :	67,393,	6739.

In den eilf Jahren von 1787 bis 1797 wurden bey dem Komptoir der borowizischen Wasserfälle verzeichnet, (Vergl. Suppl. Bd. No. XIV. A.)

	Ueberhpt.	Jährl. im Durchs.
Barken : :	35,591,	3235.
Halbbarken :	3,885,	353.
Einmast. Schiffe und Boote	2,227,	202.
Flöße : :	19,117,	1738.

Man ersieht aus diesen Angaben zugleich die fortwährende Zunahme der Schiffahrt. Im letztgenannten Zeitraum hatte die Anzahl

der aus der Wolga kommenden Barken sich jährlich im Durchschnitt um 374 vergrößert; dagegen scheint es zwar, als wenn die Anzahl der kleinern Fahrzeuge und Flöße abgenommen hätte, aber diese kommen größtentheils von den am Ilmensee und Ladogasee belegenen Pristanen, passiren folglich nicht die Msta, und sind also auch in dem spätern Verzeichniß nicht mit in Anschlag gebracht.

So wichtig aber auch die so eben beschriebene Wasserverbindung für den innern und auswärtigen Handel ist, so macht sie doch keinesweges andere Kommunikationen zwischen der Newa und Wolga überflüssig: im Gegentheil, die Eröffnung neuer Wege wird aus folgenden Gründen nicht nur wünschenswerth, sondern sogar nothwendig und dringend. 1) Der Kanal von Wüschnei-Wolotschok mit den dazu gehörigen Werken und Schleusen hat gegenwärtig die größtmögliche Vollkommenheit erreicht; weiterer Verbesserungen ist er unfähig. Nun aber können

in seinem jetzigen höchst vollkommenen Zustande jährlich nicht mehr als 4000 Barken denselben passiren: die Zufuhr und der Handel von Petersburg sehen sich also auf ein Maximum beschränkt, das in keinem Verhältniß mit der immerfort zunehmenden Bevölkerung und Industrie steht. 2) Die seit etwa hundert Jahren bemerkte allmälige Verminderung des Wasservorraths in den Gegenden, durch welche der wüschneiwolotschokische Trakt führt (eine Folge der Ausrottung der Wälder und der größern Kultur des Bodens) läßt eine Zeit voraussehen, wo die Schiffahrt, statt auf dieser Stufe stehen zu bleiben, eine gewaltsame Abnahme wird erleiden müssen. 3) So nützlich endlich der wüschneiwolotschokische Trakt zum Behuf des Transports der russischen Produkte aus der Wolga in die Newa ist, so wenig hilft er doch den Transport der ausländischen Waaren aus der Newa in die Wolga befördern. Diese Rückfahrt wird bis jetzt durch die Katarakten der Msta unmöglich

gemacht; aber sie würde von unbeschreiblichem Nutzen seyn, wenn sie je zu Stande gebracht werden könnte. Durch den Landtransport nach Moskwa und andern Handelsstädten werden die ausländischen Produkte im Innern des Reichs nicht nur sehr vertheuert, sondern sie verlieren auch nicht selten an ihrer Güte, wenn es verderbliche Waaren sind. Hauptsächlich aber kommt hiebey die außerordentliche Holzkonsumtion in Betrachtung, da zu jeder Fahrt aus der Wolga und ihren Nebenflüssen nach Petersburg ein neues Fahrzeug erforderlich ist. Jede Karavane erfordert mehr als Einen ganzen Wald; wie holzreich auch die mehresten Gegenden am Kotorost, an der Kostroma, Unsha, Wetluga, an den Nebenflüssen der Kama, u. s. w. seyn mögen, so muß ein so ungeheurer Verbrauch sie doch allmälig erschöpfen. Mit jedem Jahr entfernen sich die Wälder mehr von den Ufern der Flüsse, und mit jedem Jahr wächst also die Beschwerlichkeit, das nöthige

Bauholz den Werften zuzuführen, wodurch natürlich der Preis der Fahrzeuge, und folglich auch der Preis der russischen Produkte erhöht wird. Im Jahr 1764 bezahlte man eine Barke in Rübna mit 16 bis 30 Rubeln; im Jahr 1797 kostete sie ebendaselbst 120 bis 350. Durch den Mangel einer Wasserkommunikation zur Rückfahrt werden also nicht nur die ausländischen Waaren in Rußland, sondern auch die russischen Waaren im Auslande von Jahr zu Jahr immer mehr vertheuert und die immer zunehmende Erschöpfung der Wälder droht dem Handel in der Zukunft eine gänzliche Stockung.

Die einleuchtende Wichtigkeit dieser Gründe hat die Regierung zwar bewogen, von Zeit zu Zeit allerley Mittel zu versuchen, um eine solche Rückfahrt auf dem wüschneiwolotschokischen Trakt zu befördern; aber sie sind fast sämmtlich ohne Wirkung geblieben. So wurden z. B. durch den Ukas vom 16. Nov. 1781 Prämien für die zurückkehrenden Fahr-

zeuge ausgesetzt: für jede Barke, die leer oder beladen von Petersburg bis an die letzte Schleuse des ladogaischen Kanals gehen würde, 10 Rubel; von hier bis über die Strudel des Wolchow, 20; bis Nowgorod, 30; und bis Poterpelskaja, 50 Rubel. Alle Fahrzeuge, denen Prämien ausgetheilt werden würden, sollten gestempelt werden. Diese Belohnungen nahmen mit der Eröffnung der Wasserfahrt im Jahr 1782 ihren Anfang, und sollten zufolge des Ukases fürs erste nur fünf Jahre dauern; aber schon mit dem dritten Jahre hörten sie, wegen des geringen Erfolges, auf. Während dieser Zeit wurden in allem 5000 Rubel an Prämien ausgetheilt; bis Nowgorod waren nur fünf Barken gekommen; in die Msta war keine einzige gegangen. Die Fruchtlosigkeit dieser Maßregel war zum Theil dem Mangel eines Betschewniks (Trottoirs) an den Ufern der Newa und des Wolchow zuzuschreiben. Diesem Hinderniß zu begegnen, hat man unter der

Regierung des Kaisers Paul die nützliche Veranstaltung getroffen, einen Erdwall längs den Ufern dieser beyden Flüsse aufzuwerfen, und diesen, an Stellen, wo das Ufer von einfallenden Bächen durchschnitten wird, mit Brücken und Fähren zu versehen. Vorhin kostete das Hinaufziehen der Barken bis Schlüsselburg, da diese Arbeit durch Menschen verrichtet werden mußte, bey widrigem Winde gegen 70 Rubel; jetzt, da dieser Damm vorhanden ist, können Pferde dazu gebraucht werden, und so belaufen sich die Kosten nur auf 12 bis 20 Rubel. Im Jahr 1797 sind daher die vorhin erwähnten Prämien aufs neue in Vorschlag gebracht worden, und sie sollten jetzt wieder nach dem alten Etat ausbezahlt werden. Von 3141 Barken, die in diesem Jahr nach St. Petersburg kamen, kehrten nur 26 in den ladogaischen Kanal zurück, und von diesen nur 2 in den Wolchow.

Der geringe Erfolg dieser Aufmunterungen, die Unmöglichkeit, durch die Mſta ſtromauf in die Wolga zu fahren, und endlich auch die beyden vorhin angeführten Hauptgründe, haben die Regierung auf die Idee Peters des Großen zurückgebracht, die Newa und Wolga durch andere Flüſſe ihres Syſtems und durch neue Kanäle zu verbinden. Unter mehreren Wegen, die man zu dieſer Abſicht in Vorſchlag brachte, hat die Natur ſelbſt drey ſo weit gebahnt, daß ſie mit Hülfe der Kunſt dem beabſichteten Endzweck entſprechen können, und dieſe ſind es, mit deren Beſchaffenheit und bisheriger Benutzung wir uns jetzt beſchäftigen wollen.

Der erſte dieſer Wege geht gleichfalls über den Ilmenſee. Man weiß, daß dieſer See die Pola aufnimmt, die ſich wieder durch den Jawan verſtärkt, welcher den Weljeſee abführt. Der Jawan nähert ſich bey ſeinem Urſprunge dem See Seliger bis auf eine Entfernung von ungefähr 5 Werſten, und dieſer

See ergießt sich durch den Bach Selisharowka in die Wolga. Es käme also nur darauf an, den Jawan durch einen Kanal mit dem See Seliger zu verbinden, und die Selisharowka schiffbar zu machen. Die Pola ist es schon, da jährlich bis 300 Barken aus derselben durch den Ilmensee nach Petersburg gehen; selbst der Jawan wird mit kleinen Fahrzeugen beschifft. — Diese Vereinigung ist zwar projektirt, aber noch nicht beschlossen. Da die Seichtigkeit der Selisharowka, selbst mit den Verbesserungen der Kunst, nur sehr kleinen Fahrzeugen den Durchgang gestatten würde, diese aber den Ilmensee sowol als den Seliger in ihrer ganzen Länge durchschiffen müßten, so bedarf es allerdings einer reiferen Untersuchung, ob die Vortheile dieser Kanalverbindung die Kosten zur Ausführung derselben aufwiegen dürften.

Der zweyte Weg geht unmittelbar durch den Ladogasee, und dieser wird jetzt wirklich für die Schiffahrt eingerichtet. Schon Peter

der Große entwarf hiezu den Plan, die Flüsse Tichwinka und Lid durch einen 60 Werste langen Kanal zu vereinigen. Ersterer fällt in den tiefen und schiffbaren Sjäs, der sich in den Ladogasee ergießt; letzterer sollte abermals durch einen Kanal von 15 Wersten mit dem Kolp vereinigt werden, der sich in die Suda, so wie diese in die Scheksna, wirft, die bey Rübinsk in die Wolga fällt. Unter der Regierung Katharinens II. war die Ausführung dieses Plans mehrmals im Werke, unterblieb jedoch immer wieder. Alexander I. läßt ihn jetzt wirklich zu Stande bringen, wiewol mit beträchtlichen Abänderungen des ursprünglichen Projekts. Statt die Tichwinka mit dem Lid zu verbinden, wird erstere, durch einen Kanal von 9 bis 10 Wersten, mit der Sominka vereinigt, die sich in den Ursee des Tschagodosch wirft. Dieser Fluß fällt in die Mologa, welche sich bey der Stadt gleiches Namens in die Wolga ergießt. Die Sominka sowol als die Tichwinka müssen schiff-

bar gemacht und mit Schleusen versehen werden. Die Arbeit hat im Jahr 1802 angefangen, und soll 1804 beendigt seyn.

Um die Benutzung des Tichwinischen Kanals für die Rückfahrt aus der Newa in die Wolga möglich zu machen, mußte eine Fortsetzung des ladogaischen Kanals unternommen werden. Auch diese Arbeit ward schon im Jahr 1766 angefangen; zwey Werste des neuen Kanals waren fertig, als die Arbeit liegen blieb. Sie ist unter der Regierung Pauls I. wieder angefangen und im Jahr 1801 völlig beendigt worden. Dieser Kanal, welcher den Wolchow mit dem Sjäs verbindet und deshalb der sjässische Kanal heißt, hat 10 Werste Länge, geht ohne die mindeste Krümmung in gerader Linie fort und braucht keine Schleusen.

Die Flüsse, welche der Tichwinische Kanal verbinden wird, sind seit der Erbauung von Petersburg schon längst zur Rückfahrt aus

der

der Newa in die Wolga benutzt worden. Ein großer Theil der ausländischen Waaren, die von Petersburg nach dem Makarjewschen Jahrmarkt, und von da weit und breit ins Innere des Reichs gehen, werden auf diesem Wege verführt. Sie gehen nämlich, wenn sie den ladogaischen Kanal passirt sind, durch die Fortsetzung desselben in den Sjäs, ferner diesen Fluß und die Tichwinka stromauf bis zur Stadt Tichwin, im Gouv. Nowgorod, welche auf dem Landwege 210 Werste von Petersburg entfernt ist. Von hier werden sie über einen Wolok 90 Werste weit zu Lande bis zum Pristan Sominskoi geführt, wo sie abermals in Barken geladen werden und durch die Flüsse Tschagodosch und Mologa in die Wolga gehen. Wie wichtig schon jetzt dieser Transport ist, kann man daraus ersehen, daß, zufolge authentischer Angaben, vom Pristan Sominskoi jährlich ungefähr für zwey Millionen Rubel Waaren ins Innere des Reichs abgefertigt werden. Ehe der

Bayerische Staatsbibliothek München

sjässische Kanal beendigt war, wurden die Waaren von Nowaja-Ladoga zu Lande, theils bis an den Sjäs, theils gerade nach Tichwin geführt. Auf der Somina werden bis jetzt jährlich ungefähr 200 große Boote gebaut, die theils diesen Transport bewerkstelligen helfen, theils auch zum Verkauf in die Wolga hinabgehen. Aus der Wolga und Mologa gehen in den Tschagodosch bis Sominskoi Pristan jährlich 200 bis 260 Fahrzeuge, die sowol Waaren zur Abfertigung nach Petersburg dahin liefern, als Rückfracht von daher nehmen.

Der dritte Weg zur Vereinigung der Newa und Wolga geht über deu Onegasee, und ist ebenfalls schon ausgeführt worden. *) Dieser See nimmt, wie wir wissen, die Wütegra auf, die nicht weit von der Kowsha entspringt, welche in den See Beloje fällt. Beyde Flüsse haben in dieser Gegend bequeme Pristane, die nicht mehr als 40

*) Vergl. den Plan des Marienkanals.

Werste von einander entfernt sind. Da nun aus dem Onegasee der schiffbare Fluß Swir in den Ladoga, aus dem Beloje aber die Scheksna in die Wolga fällt, so durfte nur aus der Wütegra in die Kowsha ein Kanal gezogen werden, um die Newa und Wolga auch auf diesem Wege zu verbinden, welcher für die Schiffahrt in der Rücksicht bequemer ist, als der Trakt über Wüschnei-Wolotschok, weil hier keine Wasserfälle vorhanden sind. Der Plan hiezu ist ebenfalls schon unter Petern dem Großen entworfen; aus welchen Gründen man ihn damals aufgegeben hat, ist nicht bekannt: vielleicht nur deswegen, weil seine Ausführung die unbequeme und gefährliche Schiffahrt auf den Seen Ladoga und Onega nothwendig gemacht haben würde.

Unter der Regierung Katharinens II. kam diese Vereinigung abermals in Vorschlag. Nach den Planen, die der Ingenieur-General de Witt an Ort und Stelle

aufnahm, hätte der Kanal 60 Werste lang werden müssen. Da sich überdem beym Nivelliren auswies, daß dieser Kanal über 40 Schleusen brauchen, die Unternehmung folglich überaus kostspielig seyn würde, so ward die Ausführung vor der Hand bey Seite gelegt.

Unter Paul I. nahm man dieses Projekt zum dritten Male vor, und fand, daß der Kanal, bey gehöriger Vertiefung der beyden zu verbindenden Flüsse, viel höher hinauf angelegt, und folglich viel kürzer werden könnte. Man machte also im Jahr 1799 den Anfang mit der Arbeit an dem Kanal, welcher, nach dem Namen der jetzigen verwittweten Kaiserinn, der Marienkanal benannt wurde, und im Jahr 1801 völlig beendigt worden ist. Seine Länge beträgt ungefähr 6 Werste. Er geht durch den Matko-See, dessen Durchmesser, in der Richtung des Kanals, 1 Werst 200 Klafter beträgt, die in der Angabe der Länge

des Kanals nicht mitgerechnet sind. Um die östliche Hälfte des Kanals, zwischen dem erwähnten See und der Kowsha, hinlänglich mit Wasser zu versorgen, hat man aus diesem Flusse, nicht weit von seinem Ursprunge aus dem See Kowshskoje, eine Wasserleitung angebracht, die 2 Werste 200 Klafter fortläuft, dann durch den Bach Puras fortgesetzt wird, hernach diesen wieder verläßt, und unter vielen Krümmungen, die beynah einen Halbzirkel bilden, 5 Werste 275 Klafter lang durch Moräste in ein großes Bassin geht, das 200 Klafter Länge und 150 Klafter Breite hat, und welches der Kanal durchschneidet. Um das überflüßige Wasser wieder in die Kowsha abzuführen, läuft aus diesem Bassin, dem Kanal parallel, ein Ableitungskanal fort, der, so wie der Hauptkanal, ein zweytes kleineres Reservoir durchschneidet, 1 Werst 400 Klafter lang ist, und unterhalb des Kanals in die Kowsha fällt. Vom Matkosee bis

zur Kowsha hat der Kanal 7, und von dem erwähnten See bis zur Wütegra 5 Schleusen. Da diese beyden Flüsse, in der Gegend, wo sie den Kanal aufnehmen, für große Fahrzeuge nicht schiffbar sind, so müssen sie noch eine Strecke unterwärts vertieft werden. Die Wütegra bedarf weit größerer Arbeiten als die Kowsha. Die in ersterem Flusse befindlichen Strudel erfordern die Anlage von 19 Schleusen, und an einigen Stellen auch Nebenkanäle, deren Länge überhaupt 800 Klafter beträgt. Die ganze Distanz, die durch künstliche Hülfsmittel verbessert werden muß, macht 15 Werste; die übrigen 55 Werste bis zu seiner Mündung ist der Fluß schiffbar. Alle diese Arbeiten müssen bis zum Jahr 1805 beendigt seyn, in welchem die Schiffahrt durch den Marienkanal eröffnet werden soll.

Die Ausführung dieses so lange gewünschten und so oft angefangenen Unternehmens macht jedoch zwey andere Kanäle

nothwendig, wenn die Schiffahrt aus der Wütegra in die Newa, oder umgekehrt, für Fahrzeuge von der gewöhnlichen russischen Bauart ohne Hindernisse und Schwierigkeiten seyn soll. Es bedarf nämlich zuerst eines Onegaischen Kanals, längs dem südlichen Ufer dieses Sees, um die Wütegra mit dem Swir zu verbinden: ein Unternehmen, welches schon in Vorschlag ist, und dessen Ausführung man nächstens entgegen sieht *); — und dann einer zweyten Fortsetzung des Ladogaischen Kanals, um den Swir mit dem Sjäs zu vereinigen. Die Arbeit an diesem letztern ist unter dem jetztregierenden Kaiser im Jahr 1802 angefangen worden; er soll 1806 beendigt seyn. Er wird dem östlichen Ufer des Ladoga-Sees in seinen Krümmungen von dem Flusse Sjäs bis zum Seebusen

*) Dieser Kanal braucht, wie der Sjässische, keine Schleusen, weil er 7 Fuß niedriger als der Wasserspiegel des Sees angelegt werden wird.

Sagubskoi folgen, in welchen sich der Swir und die Mündungsarme der Pascha ergießen. Seine Länge wird 40 Werste betragen.

Auch der ganze Trakt, der durch den Marienkanal eine völlige Wassergemeinschaft erhält, dient schon seit längerer Zeit zum Transport der Waaren aus der Wolga in die Newa und zurück. Aus der Wolga und Scheksna gehen jährlich eine beträchtliche Anzahl Fahrzeuge stromauf in den See Beloje, wo sie zum Theil bey der Handelsstadt Belosersk ausladen. Der Beloje ist weder sehr tief, noch überhaupt für die Schiffahrt gefährlich. Man beschifft diesen See mit Fahrzeugen von der nämlichen Bauart wie die, die auf dem wüschneiwolotschokischen Trakt gebräuchlich sind; hier nennt man sie Beloserki; sie dienen 8 bis 10 Jahre. Diejenigen Waaren, deren Bestimmung nach Petersburg geht, schiffen aus dem Beloosero in die Kowsha hinauf, bis zum Pristan Badoshskaja, wo sie ausgeladen, und 55 Wer=

ſte zu Lande bis zur Stadt Wütegra geführt werden, wo man ſie wiederum in Galioten ladet, um ſie 60 Werſte weit über den Onegaſee zu führen. Die Schiffahrt auf dieſem See iſt zwar weit weniger gefährlich als die auf dem Ladogaſee; aber Barken und Flöße können auf demſelben nicht gehen. Man bedient ſich daher großer, dauerhaft gebauter Fahrzeuge, Galioten genannt, die 50 bis 70 Schuh Länge haben, und von 4 bis 5 Mann geführt werden; zuweilen auch kleinerer Fahrzeuge, die Schnauten heißen, und nur 3 Mann zur Führung nöthig haben. Aus der Wütegra gehen jetzt jährlich 130 bis 160 ſolcher Galioten und Schnauten nach Petersburg ab; aber auch die übrigen Priſtane am Onegaſee, beſonders Petroſawodsk, ſenden Fahrzeuge dahin. Um dieſe Schiffahrt zu ermuntern, wurde ſchon im Jahr 1781 eine Prämie von 50 Rubeln für jede von dem wütegraiſchen Priſtan nach Petersburg abgefertigte und den nämlichen

Sommer dahin zurückkehrende Galiote festgesetzt; wenn sie diese Hin- und Herreise zwey Mal in einem Sommer machen würde, sollte sie das letztemal 100 Rubel erhalten. Zur Aufmunterung der Schiffahrt von den Seen Onega und Ladoga nach Petersburg und Kronstadt, wurden zugleich alle bey dem Admiralitätswerfte zu Olonez bisher gewöhnliche Abgaben aufgehoben; selbst die Attestirung der Schiffe geschieht seitdem unentgeltlich.

Aus dem Onegasee gehen die Fahrzeuge in den Swir. Dieser Fluß hat einige Strudel, die zwar den hinabgehenden Galioten nicht beschwerlich sind, aber doch beym Hinauffahren einige Hindernisse verursachen. Er wird jetzt mit dem besten Erfolge gereinigt; aber zur Erleichterung der Rückfahrt muß noch ein Betschewnik angelegt werden. Jetzt kostet das Hinaufziehen einer Galiote, da es durch Menschen geschehen muß, vom Ladoga bis zum Onegasee 200 Rubel. —

Am Swir sind mehrere Privatwerfte, auf welchen Seeschiffe, und zuweilen sogar Ostindienfahrer, gebaut werden, die man völlig ausgerüstet nach England verkauft.

Aus dem Swir schiffen die Galioten in den Ladogasee. Hier ist die Schiffahrt gefährlich, jedoch nicht für Fahrzeuge von solcher Bauart wie diese. Zu den aus dem Swir kommenden Galioten gesellen sich hier viele andere aus den in den Ladogasee fallenden Flüssen; besonders liefern die Pascha und der Ojät viel Bauholz nach Petersburg. An diesen Flüssen werden auch die Küstenfahrer gebaut, die man zum Transport der Waaren zwischen Kronstadt, Petersburg und Reval braucht. — Der Sjäßische und Ladogaische Kanal führt alle diese Fahrzeuge endlich der Newa zu.

So wichtig diese Schiffahrt schon jetzt ist, wie man aus obigen Angaben ersieht; so ist sie doch nur ein Schatten von dem, was sie seyn könnte, und nach Beendigung

des Marienkanals hoffentlich auch werden wird. Dieser Kanal gewährt, außer den vorhin erwähnten allgemeinen Vortheilen, die er mit dem Tichwinischen gemein hat, auch noch viele besondere: er eröffnet mehreren Provinzen einen neuen und bequemen Weg, ihre Produkte nach Petersburg zu verführen, und zwar hauptsächlich solchen Gegenden, die bisher ihre Erzeugnisse nirgend absetzen konnten; er verkürzt ferner den aus der Scheksna nach Petersburg gehenden Barken den Weg. Die aus der Wolga auf dem wüschneiwolotschokischen Trakt dahin gehenden Fahrzeuge werden in Zukunft nicht mehr vor Wüschneiwolotschok auf volles Wasser warten dürfen; und endlich wird auch durch den Marienkanal die Vereinigung des baltischen und Nordmeers befördert, wie wir sogleich näher zeigen werden.

Die Dwina und Newa, Archangel und Petersburg, durch eine inländische Wasser-

Kommunikation zu verbinden, war schon der Plan Peters des Großen. Seine Nachfolger auf dem Throne sahen den Nutzen einer solchen Verbindung allzuwohl ein, um nicht jedes Mittel zur Ausführung derselben zu versuchen; aber unter den vielen hierüber eingegebenen Projekten fand sich auch nicht eins, das ausführbar gewesen wäre. Wir wollen hier nur zweyer Entwürfe erwähnen, die in Vergleich mit den übrigen die wenigsten Schwierigkeiten darzubieten schienen, deren gänzliche Unausführbarkeit aber durch eine im Jahr 1800 vom Departement der Wasserkommunikationen niedergesetzte Kommission, nach den sorgfältigsten Untersuchungen erwiesen ist. Nach dem ersten dieser Entwürfe, der von russischen Kaufleuten eingereicht war, hoffte man diese Vereinigung vermittelst der Flüsse Powenza und Wüg bewerkstelligen zu können. Die Powenza fällt in den Onegasee; der Wüg fließt durch den großen See Wüg, und ergießt

sich bey dem Pristan Soroka ins weisse Meer. Die Beschaffenheit dieser Gewässer; die Schwierigkeit ihrer Verbindung durch Kanäle in den felsigen Gebirgen dieser Gegend; die Entfernung des Pristans Soroka von Archangel, und das zwischen beyden befindliche Meer, machen die Ausführung dieses Entwurfs unmöglich, und würden seine Nutzbarkeit sehr herabsetzen, wenn er ausgeführt werden könnte. — Der zweyte Vorschlag gründete sich auf die Vervollkommnung eines Trakts, der schon jetzt im Gange, und nur durch zwey Woloke unterbrochen ist. Um diesen Entwurf auszuführen, sollte zuerst die Wodla schiffbar gemacht werden. Dieser Fluß ist zwar der beträchtlichste unter allen, die in den Onegasee fallen; aber er hat Felsen in seinem Bette, welche die Schiffahrt beynah unmöglich machen. Aus der Wodla sollten die Fahrzeuge in den Bach Tscherewija hinaufgehen, dessen Wasserspiegel man durch Schleusen zu der erforderlichen

Höhe heben müßte, um die Barken bis zum Dorfe Wolok gelangen zu lassen. Von hier sollte ein Kanal von 5 Wersten bis in den See Woloshskoje gezogen werden. Aus diesem See fließt der Bach Woloshka in den See Keno, und aus diesem der beträchtliche Fluß Ken in den Onegafluß. *) Unterhalb dem an letzterem Flusse belegenen Pristan Markomusa sollte ein zweyter Kanal von 5 bis 6 Wersten in die Jamza geleitet werden, die sich in die Dwina ergießt. **) Auch dieses Projekt ist aus sehr triftigen Gründen verworfen: die Schiffbarmachung der Wodla und Woloshka würde ungeheure Kösten verursachen; der See Woloshskoje ist nicht wasserreich genug, um den vorgeschlagenen Kanal zu füllen; die Hauptschwierigkeit aber findet sich in der Beschaffenheit der Ufer des

*) Vergl. den Artikel „Ken" unter der Rubrik „Onegafluß."

**) Vergl. den Artikel „Jamza" unter der Rubrik „Dwina."

Onegaflusses in der Gegend des Pristans Markomusa: diese Ufer sind felsig, und haben 117 Fuß Höhe.

Die Unausführbarkeit dieser beyden und vieler andern Vorschläge brachte die Regierung endlich auf die Idee, die Dwina mit der Schekšna zu verbinden, welcher letztere Fluß, seit der Ausführung des Marienkanals, mit der Newa in Wassergemeinschaft gesetzt ist. *) Von dieser Verbindung, welche durch den Kubenskischen Kanal bewirkt werden soll, haben wir unsern Lesern schon im Vorhergehenden Rechenschaft gegeben; auch ist ebendaselbst schon von den Vortheilen die Rede gewesen, welche diese Verbindung für den einheimischen Handel gewähren würde. Die Bewerkstelligung einer inländischen Wasserkommunikation zwischen Petersburg und Archangel ist aber noch unter andern, als den er-

*) Vergl. den Artikel „Suchona" unter der Rubrik „Dwina."

erwähnten Rücksichten, äußerst wünschens- werth. Die Petersburgische Admiralität versorgt nämlich die zu Archangel mit Eisen- geräthschaften und Materialien aller Art zum Bau und zur Unterhaltung der Kriegsschiffe. Diese Sachen werden bis jetzt im Sommer durch den Ladoga und Onegasee nach Powe- nez geführt; von hier aber erst im folgenden Winter auf Schlitten bis zu dem Pristan Sumsk am weißen Meer, von wo sie im nächsten Sommer auf Transportfahrzeugen nach Archangel geschaft werden. Diese Ver- sendung dauert also zwey Jahre. Hiezu ge- sellt sich noch die Unbequemlichkeit des Pri- stans Sumskaja, welcher keinen andern Ha- fen, als die Mündung der Suma, hat, die zur Zeit der Ebbe so seicht ist, daß die Trans- portfahrzeuge vier Werste vom Ufer auf offe- nem Meere vor Anker gehen müssen. Zwölf Werste östlich von Sumsk finden sich die Ja- lowezkischen Salzwerke; hier bildet das Meer eine Bucht, die zwar klein, aber sehr

sicher ist und einen weit bequemern Hafen für die Transportschiffe darbietet. Hier finden sie immer wenigstens 13 Fuß Wassertiefe; auch ist der Wintertransport von Powenez hieher bequemer als nach Sumsk. Da die Beendigung des Kubenskischen Kanals sich noch einige Jahre verzögern kann, so hat die Archangelsche Admiralität an dieser Bucht einen Pristan errichtet.

Das System der Newa gestattet endlich auch noch eine Verbindung zwischen dem baltischen und schwarzen Meer, oder bestimmter, zwischen der Newa und dem Dnepr, vermittelst der Düna. Wir wissen schon, daß man aus dem Ilmensee in den Lowat gehen, und auf demselben bis zur Stadt Weliki=Luki hinaufschiffen kann. Von hier müßte ein 108 Werste langer Kanal, den wir den welikolukischen nennen wollen, bis in den See Uschskoje gezogen werden, aus welchem der Bach Uschska entspringt, der sich in die Düna wirft. Letztere

hängt, wie wir in der Folge anzeigen werden, durch den beresinschen Kanal mit dem Dnepr zusammen. Der Entwurf zum welikolukischen Kanal ward schon unter Katharinen II. gemacht; aber es ist noch nicht hinlänglich erwiesen, ob Wasser genug vorhanden seyn dürfte. Dieses Projekt soll aufs neue geprüft, und wenn die Ausführung irgend möglich ist, auch realisirt werden.

Nach allem, was wir bisher über das System der Newa gesagt haben, wird es unsern Lesern nicht mehr auffallen, wenn sie im Verfolg dieser Darstellung sehen werden, daß Petersburg während des kurzen Zeitraums seiner Dauer die Hälfte des sämmtlichen russischen Exportations- und Importationshandels an sich gezogen hat. Man ist gezwungen, den Scharfblick des Mannes zu bewundern, der vor hundert Jahren, von allen Hülfsmitteln zur genauern Kenntniß dieser damals noch sehr wüsten Gegenden entblößt, den großen Plan entwarf, an der

Mündung der Newa die wichtigste Handelsstadt des russischen Reichs zu begründen, und man verzeiht ihm die Vorliebe für diesen seinen Lieblingsplan, man entschuldigt die gewaltsamen Mittel, die er zur Ausführung desselben anwandte, wenn man den Erfolg erwägt, den seine freylich rohe, aber hier sehr richtig angewandte Kraftäußerung hervorgebracht hat.

3. Die Luga

entspringt in der Nähe des Ilmensees, fließt durch holzreiche Gegenden, berührt die Städte Luga und Jamburg, und wirft sich auf der südlichen Küste des finnischen Meerbusens in die See.

4. Die Narowa

ist der Abzugskanal des

Peipussees;

dieser See, dessen südlicher Busen der pleskowische See genannt wird, hat, un-

ter mehreren, zwey beträchtliche Zuflüsse: die Welikaja, die sich durch viele Bäche verstärkt, und den Embach, der den See Werzjerw abführt. Die Schiffahrt auf dem Peipussee wird mit Fahrzeugen betrieben, die man Lodjen nennt, und die etwa 8 bis 12 Last Getreide laden.

Die Narowa, der einzige Abfluß dieses ganzen, nicht unbeträchtlichen Wassersystems, ist demungeachtet für den Handel von keiner großen Bedeutung, da sie oberhalb Narwa einen Wasserfall hat, und folglich keine ununterbrochene Schiffahrt aus dem Peipussee und seinen Zuflüssen nach der Ostsee gestattet. Wäre dieser Wasserfall nicht — seine Höhe beträgt ungefähr 25 Fuß, und er durchschneidet die ganze Breite des Flusses — so würde Narwa sich zu einer sehr blühenden Handelsstadt erheben, weil aus vier fruchtbaren Gouvernements Produkte dahin und zurück geführt werden könnten. Jetzt müssen alle Waaren, die aus den russischen und

livländischen Provinzen durch den Peipussee nach Narwa transportirt werden, bloß die Holzwaaren ausgenommen, oberhalb dieses Wasserfalls ausgeladen, und 6 bis 8 Werste zu Lande geführt werden.

Der rigische Meerbusen nimmt den Pernaustrom, die livländische Aa, die Düna, und die kurländische Aa (Bulleraa) auf.

5. Der Pernaustrom

entsteht aus der Vereinigung mehrerer kleinen Ströme und Bäche, als des Fellinschen, Nawastschen, Weissensteinschen oder Fennernschen Bachs, u. s. w. Erst 35 Werste oberhalb seiner Mündung fängt der Pernaustrom an für den Handel nutzbar zu werden; man hat aber schon das Projekt entworfen, ihn mit dem Peipussee zu verbinden, und dadurch dem pernauischen Hafen Zufuhr aus allen an diesem See und seinen Zuflüssen belegenen Gegenden zu verschaffen. Das Mittel hiezu ist der Embach. Dieser

Strom, der bekanntlich aus dem See Werzjerw entspringt, und in den Peipussee fällt, hat einen Lauf von 100 Wersten, und fließt durch die Stadt Dörpt. Aus dem Peipus gehen schon jetzt ziemlich große Fahrzeuge, die gegen 200 Tschetwert Korn laden, bis zu dieser Stadt hinauf; in seinen obern Gegenden und bis zum Werzjerw aber trägt der Embach nur Boote, die etwa 30 Tschetwert fassen. Die Vereinigung des Embach und des Pernaustroms könnte durch den fellinschen See bewirkt werden. Dieser See, der sich in der Nähe der Stadt Fellin findet, ist 2½ Werste lang, aber nur ¼ Werst breit, und hat zwey Ausflüsse. Der eine geht nördlich, heißt der Tennasilmische Bach, und fällt nach einem Lauf von 24 Wersten in den Werzjerw; der südliche Ausfluß, welchen man den Fellinschen Bach nennt, vermehrt sein unbedeutendes Wasser durch einige kleinere Bäche, könnte weiterhin Flöße und Boote tragen, wenn sein Bett nicht

mit so vielen Bäumen und Wurzeln angefüllt wäre, und fällt nach einem Lauf von 40 Wersten in den Nawastschen Bach, der weiterhin der Pernaustrom heißt. — Das Projekt zu diesem fellinschen Kanal ist im Jahr 1793 entworfen; seine Ausführung würde für Livland nicht nur sehr wohlthätig, sondern auch mit keinen übermäßigen Kosten verknüpft seyn. Pernau vorzüglich würde dabey unendlich gewinnen. Jetzt erhält dieser Seehafen nur Holzflöße aus dem Innern Livlands zugeführt, und auch diese können nur bey hohem Wasser im Frühjahr die obern Zuflüsse des Pernaustroms passiren. Dörpt erhält ebenfalls nur eine unbeträchtliche Zufuhr aus dem Peipussee. Reinigung der genannten Bäche, Durchstechung ihrer Krümmungen und Untiefen, nebst der Anlage von ein paar Schleusen, würde Fahrzeuge von 30 und mehr Schiffpfunden zwischen Dörpt und Pernau beschäftigen. Jetzt bezahlt man für den Trans-

port von einer dieser Städte zur andern $3\frac{1}{2}$ auch 4 Rubel Fracht per Schiffpfund; auf dem Wasser würden die Unkosten nicht die Hälfte betragen; auch würden weniger Menschen und Pferde dazu nöthig seyn. Der gegenseitige Verkehr würde zu einem größern Flor gelangen: Pernau würde mehr Ausfuhr, und Dörpt mehr Speditionsgeschäffte haben; auch Fellin würde, als Mittelpunkt, dabey gewinnen.

6. Die Aa

verstärkt sich durch mehrere Ströme und Bäche, die zum Theil kleine Landseen abführen, durchläuft eine Landstrecke von 225 Wersten, und fällt 20 Werste nördlich von der Mündung der Düna in den rigischen Meerbusen. Von ihrer Schiffbarkeit und projektirten Verbindung mit andern Gewässern wird unter der folgenden Rubrik die Rede seyn.

7. Die Düna.

Dieser äußerst nützliche Fluß entspringt in der Nachbarschaft des Sees Seliger, und verstärkt sich, vorzüglich in seinen obern Gegenden, durch mehrere ansehnliche Zuflüsse. Schon beym Einfluß der Toropa wird die Düna schiffbar; aber die Fahrt auf derselben wird durch Klippen und Strudel erschwert, und ihre Mündung, die der Stapelstadt Riga zu einem Seehafen dient, enthält jährlich wechselnde Sandbänke. Bemerkenswerthe Pristane an diesem Flusse sind: Welish, Witebsk, Polozk, Stockmannshof und Riga.

Die Flüsse, welche sich in die Düna ergießen, haben sämtlich nur einen kurzen Lauf, sind aber fast alle schiffbar.

Die Toropa

wird, von der Stadt Toropez an, mit flachen Fahrzeugen beschifft.

Die Mjescha

nimmt die Obscha auf, an welcher der Pristan Beloi liegt.

Die Kasplja

ist von ihrem Ursprunge an schiffbar, und trägt schon bey Poretschje flache Barken.

Die Lutschossa,

mit dem Pristan Babinowitschi.

Die Ulla

entspringt aus dem See Beloje, an welchem Lepel liegt, und hat weiterhin die Pristane Tschaschnik und Ulla.

Die Drissa

ist nur bey hohem Wasser fahrbar.

Die Ewst

entsteht theils aus dem Lubahnschen See, theils aus mehreren kleinen Seen und Bächen. Sie dient im Frühjahr zum Trans=

port, hat aber Strudel und steinige Untiefen, die gereinigt werden sollen.

Die Oger

ist von eben der Beschaffenheit, wie die Ewst, und soll gleichfalls fahrbar gemacht werden.

Von den Hindernissen der Schiffahrt auf der Düna ist schon vorläufig etwas gesagt worden; sie bestehen hauptsächlich in einigen Kalkfelsen, die nicht weit oberhalb Riga queer durch diesen Fluß gehen und Wasserfälle bilden. Der letzte vor Riga ist der gefährlichste; nicht selten werden hier bey niedrigem Wasser die Fahrzeuge zerschmettert, und obgleich sie durch Lootsen geführt werden, so muß der Steuermann doch die äußerste Vorsicht anwenden und mit der Fahrt genau bekannt seyn, da das Geräusch des Falls keine mündlichen Befehle, sondern nur Signale gestattet. Die Möglichkeit, diese Felsendämme zu sprengen, wird von sachkundigen Männern allgemein

behauptet; aber man schlägt die Kosten dieses Unternehmens auf eine halbe Million Thaler an. Ein Theil der vielen im Bette des Flusses liegenden Steine ist bereits vor mehreren Jahren auf Kosten der Stadt Riga weggeräumt worden.

Trotz dieser Hindernisse schwimmen jährlich aus den anliegenden weißrussischen und litthauischen Provinzen 2 bis 300 sogenannte Strusen oder platte Fahrzeuge, außer einer Menge Balkenflöße und Boote, die Düna hinab nach der Stapelstadt Riga. Diese Strusen, deren jede 500 bis 1200 Schiffpfund führt, gebrauchen, wenn sie stromab fahren, weder Mast noch Segel, nicht einmal Ruder, obgleich diese gewöhnlich bey denselben angebracht sind; bey windigem Wetter müssen sie am Ufer still liegen. Um den Untiefen und Felsen auszuweichen, und überhaupt die Struse regieren zu können, ist sowol am Vorder- als am Hintertheil ein langer Baum angebracht, der statt des Steuer-

ruders dient und bey großen Fahrzeugen zwanzig Menschen erfordert, um in Bewegung gesetzt zu werden. Wenn aber die Struse Rückfracht geladen hat, so wird das Steuer bloß am Hintertheil gelassen, am Vordertheil hingegen eine Art von Mast angebracht, um an der Spitze desselben das Seil zu befestigen, an welchem die Struse flußauf gezogen werden muß. Selten wird auch in diesem Falle ein Segel gebraucht. Die russischen Fahrzeuge unterscheiden sich jedoch durch ihre Bauart von den polnischen; sie führen etwa 30 Mann, von denen ein Theil den Sommer in Riga zubringt, um die Kosten der Rückreise durch Handarbeit zu verdienen. — Auch hier werden diese Fahrzeuge gewöhnlich verkauft und zu Brennholz verbraucht; von der ganzen Anzahl, die nach Riga herunter kömmt, gehen etwa nur 40, mit ausländischen Produkten beladen, zurück. Bey dieser Rückfahrt müssen sie, da es der Düna an einem Betschewnik fehlt, von Men=

schen gezogen und bey den Wasserfällen ausgeladen werden. Der niedrige Stand des Wassers im Sommer macht die Rückreise noch beschwerlicher; bey früh eintretenden Herbstfrösten ist sie gänzlich unmöglich.

Das System der Düna gestattet mehrere künstliche Wasserverbindungen mit andern Flußsystemen. Die wichtigste und die einzige bis jetzt wirklich ausgeführte, ist die Verbindung der Düna mit dem Dnepr, oder der Ostsee mit dem schwarzen Meer: sie beruht auf folgendem Zusammenhange. *) Aus dem See Plawia fließt der Bach Sergutsch in die Beresina, vom System des Dneprs; aus dem See Bereschta fließt der Bach Bereschta, der sich 10 Werste oberhalb Lepel in die Essa ergießt. Die Essa fällt in den See Beloje, an welchem die Stadt Lepel liegt und aus welchem die Ulla entspringt, die sich in die Düna

*) Vergl. den Plan des Beresinschen Kanals.

wirft. Die Seen Plawia und Bereschta sind durch den Beresinschen Kanal verbunden, der acht Werste lang, mit 4 Schleusen versehen, und schon seit dem Jahr 1801 beendigt ist. Die Bäche Sergutsch und Bereschta machen viele Krümmungen und sind nicht überall fahrbar; man ist also genöthigt, sie nicht nur zu vertiefen, sondern auch stellenweise Seitenkanäle längs denselben anzulegen. Am Sergutsch hat der Seitenkanal 7 Werste; an der Bereschta 2 Werste; jener bekommt 3, dieser 2 Schleusen. Auch der Fluß Ulla wird gereinigt und erhält 4 Schleusen. Die ganze Arbeit hat im Jahr 1797 angefangen, und wird 1805 beendigt seyn.

Schon unter Katharinen II. war der Plan entworfen, die Lutschossa, in der Gegend der Städte Babinowitschi und Orscha, vermittelst eines 80 Werste langen Kanals mit dem Dnepr zu vereinigen. Die Direktion dieses Unternehmens wurde dem Obristlieutenant Trosson, aus Trier gebürtig, übertra-

tragen. Seine Plane erforderten zwey Jahre Zeit; sie fanden zwar Beyfall, wurden aber nicht ausgeführt, da der Kostenanschlag auf mehr als acht Millionen Rubel gemacht war. Auch würde die Ausführung ungeheure Arbeiten erfordert, und der wahrscheinliche Mangel an Wasser, um einen so großen Kanal zu füllen, das ganze Unternehmen rückgängig gemacht haben. Das nun ausgeführte Projekt ward bey der letzten Besitznahme der polnischen Provinzen in einem der dortigen Archive vorgefunden, und rührt von einem polnischen Ingenieur her; Graf Sievers ließ an Ort und Stelle Untersuchungen darüber anstellen, fand die Ausführung möglich, und legte den Plan dem Kaiser Paul vor, der ihn sogleich sanktionirte.

Der Trakt, welchen der Beresinsche Kanal vervollkommt, ist übrigens schon längst zum Transport der Waaren nach Riga benutzt worden. Aus der Gegend von Lepel gehen jährlich bis 300 große Barken

hinunter in die Düna. Auch Holzwaaren, besonders Masten, werden die Beresina hinauf bis in den See Peto getrieben, von wo sie über einen Wolok bis zur Essa geführt und auf diesem Flusse in die Düna hinabgelassen werden. Durch den Beresinschen Kanal wird nicht nur dieser Transport außerordentlich erleichtert, sondern Riga wird vermittelst desselben in Zukunft nicht nur aus dem Gouv. Minsk, sondern auch aus ganz Weiß- und Kleinrußland, so wie aus der polnischen Ukraine Zufuhr erhalten.

Von der projektirten Verbindung der Düna mit dem Lowat durch den Welikolukischen Kanal ist schon unter der Rubrik „Newa" das Wissenswürdigste beygebracht: ein Fahrzeug, das aus dem Dnepr durch den Beresinschen Kanal in die Düna gelangt wäre, könnte (wenn dieses Projekt ausgeführt würde) von hier entweder diesen Fluß hinab nach Riga, oder durch den Welikolukischen Kanal, den Lowat, den

Ilmensee, u. s. w. nach Petersburg gehen. Vielleicht ließe sich eine noch bequemere Gegend zur Ausführung dieser Kommunikation entdecken: es scheint wenigstens, nach den besten vorhandenen Karten zu urtheilen, daß die Verbindung der Toropa und Seresha (welche letztere in den Lowat fällt) weniger Schwierigkeit darbieten würde. Schon jetzt existirt ein Waarenzug aus der Düna hinauf in die Toropa, bis zur Stadt Toropez, und von hier zu Lande bis an den Pristan Wolok an der Seresha, wo die Waaren abermals in Barken geladen, und flußab in den Lowat u. s. w. verführt werden.

Ein anderer, nicht minder nützlicher, aber ebenfalls noch unausgeführter Entwurf bezweckt die Verbindung der Düna mit dem Peipussee. In der Nachbarschaft der Stadt Werro findet sich der See Waggola oder Waggula, der 7 Werste lang, 3 Werste breit, und sehr tief ist; aus diesem See fließt der Bach Woo (Wöhhan-

do, oder der heilige Bach) in den Peipus-see; dieser Bach ist aber in seinem jetzigen Zustande kaum fahrbar. Der Waggolasee sollte mit dem Schwarzbach verbunden werden, der 12 Klafter breit und 1 Klafter tief ist, und sich in die Aa ergießt. Dieser letztere Fluß legt einen Weg von 225 Wersten zurück, und fällt 20 Werste nördlich von Riga in die Ostsee. Im Sommer wird er an vielen Stellen seicht; im Frühjahr aber können platte Fahrzeuge, besonders von der Stadt Wenden bis zur Mündung, bequem gehen. Der Kanal zur Vereinigung des Waggolasees mit dem Schwarzbach, den wir den Werroischen Kanal nennen wollen, würde nur kurz seyn; der Schwarzbach erfordert eine Schleuse, der Bach Woo drey bis vier Schleusen. — Um die unmittelbare Verbindung der Aa mit der Düna zu bewirken, würde noch ein zweyter Kanal gegraben werden müssen; aber auch diese Arbeit wäre nichts weniger als schwie-

rig. Die Düna hängt unterhalb Riga, nahe bey ihrem Ausfluß, durch den sogenannten Mühlgraben, eine Art von Seeenge, mit dem Stindtsee, und dieser durch Bäche mit dem Jägelsee und Weissensee zusammen. Letzterer nähert sich der Aa so sehr, daß er durch einen Kanal von zwey Wersten mit derselben verbunden werden könnte. — Das Projekt zu beyden Kanälen, zum Werroischen sowol als Rigischen, rührt vom Ingenieurgeneral de Witt her. Die Ausführung sollte durch Aktien bewerkstelligt werden; es ist aber hiemit beym bloßen Vorschlage geblieben. Jetzt scheint die Regierung wenigstens den Rigischen Kanal zur Wirklichkeit bringen zu wollen, denn der Plan zu demselben ist im Jahr 1797 vom Kaiser Paul genehmigt worden. Wir haben im Vorhergehenden gezeigt, welche Vortheile sich von der Ausführung des Fellinschen Kanals für die Städte Fellin, Dörpt und Pernau erwarten ließen: die Realisi-

rung des Werroischen und Rigischen Kanals würde auf eben die Weise den kleinen Landstädten Werro, Wenden und Wolmar mehr Nahrung, und zugleich der Stapelstadt Riga eine vergrößerte Zufuhr aus den russischen und livländischen Provinzen verschaffen.

8. Die Bulleraa,

die auch die große Aa, und weiter hinauf der mitauische Bach genannt wird, kommt aus Kurland, fließt bey Bauske und Mitau vorbey, und wirft sich, zwischen dem Fort Dünamünde und dem Flecken Bulleraa, in den Mündungsbusen der Düna. Von ihrer Schiffbarkeit und entworfenen Vereinigung mit andern Gewässern wird unter der folgenden Rubrik gehandelt werden.

Noch sind hier zwey Ostseeflüsse zu bemerken, die zwar das russische Gebiet durchströmen, deren Mündungen sich aber außer-

halb desselben befinden: der Njemen und der westliche Bug.

9. Der Njemen,

fließt durch die Gouv. Minsk und Litthauen, und ergießt sich auf der preußischen Küste, wo er den Namen Memel führt, in die Ostsee. Es ist ein in vielen Krümmungen laufender Fluß von beträchtlicher und sicherer Tiefe, der sich, besonders in Litthauen, durch ansehnliche Nebenflüsse vergrößert. Von seiner Mündung bis Kowno können Galioten und Seeschiffe gehen; in der Mitte seines Laufs hat er Strudel, und weiter hinauf Sandbänke, welche die Schiffahrt überhaupt und besonders die Rückfahrt erschweren. In den letztern Zeiten der polnischen Republik ist die Reinigung dieses Flusses mit so wenig Sachkenntniß betrieben worden, daß man die Fahrt dadurch noch mehr gehindert hat; doch kann der Fluß überall sehr leicht fahrbar gemacht werden.

Wenn man an seinen Ufern einen Betschewnik bauen wollte, könnte die Rückfahrt durchgehends statt haben. Es giebt am Njemen fünf Hauptpristane: Jurburg, Kauen oder Kowno, Grodno, Mostü und Stolbiz. Unter seinen Nebenflüssen bemerken wir

Die Schara,

mit der Stadt und dem Pristan Slonim;

Die Wilia,

auf welcher jährlich bis 100 Barken in den Njemen hinabschwimmen, mit den Pristanen Wileiko und Wilno; und

Die Newesha,

mit dem Pristan Keidanü.

Die Wilia ist unter diesen Flüssen für den Transport bis jetzt der wichtigste; aber die beyden übrigen werden durch die Möglichkeit ihrer Vereinigung mit andern Fluß-

systemen sehr merkwürdig. Die Schara gestattet durch ihre Annäherung an das System des Dneprs eine dritte Verbindung der Ostsee und des schwarzen Meers, die in kurzem völlig beendigt seyn wird. *) Dieser Kanal, den der Graf Oginski, mit einem in dem ehemaligen Polen sehr seltenen Patriotismus, auf seine Kosten ausführen ließ, und der auch seinen Namen trägt, vereinigt die Flüsse Schara und Jasolda, von welchen der letztere durch den Pripez in den Dnepr fällt; er dient zugleich zum Abzuge für die großen Moräste im Distrikt Pinsk des Gouv. Minsk. Im Jahr 1784 war er so weit vollendet, daß das erste Fahrzeug von 35 Lasten durch denselben von Cherson nach Königsberg gehen konnte. Indessen fehlte noch viel an der gänzlichen Vollendung des Kanals, die unter der Direktion des Grafen Sievers im

*) Vergl. den Plan des Oginskischen Kanals.

Jahr 1799 von neuem angefangen ward. Der Oginskische Kanal wird 1803 völlig beendigt seyn; seine Länge beträgt ungefähr 45 Werste; er geht, mit wenigen Krümmungen, aus der Schara durch den beträchtlichen See Wügonosez und durch drey kleinere Seen, bey der Stadt Telechan vorbey, in die Jasolda, und braucht etwa 9 bis 10 Schleusen. Die Schara ist von ihrer Mündung hinauf nur bis Slonim schiffbar; weiter oberhalb hat man sie reinigen und vertiefen müssen.

Der Njemen, einer der nützlichsten Flüsse des europäischen Rußlands, hat seine Mündung auf der preußischen Küste; es ist daher ein wichtiger Gegenstand der Staatsökonomie, den Produkten, die auf diesem Flusse herabkommen, einen Abzug nach den russischen Ostseehäfen zu verschaffen. Der Ingenieurgeneral de Witt hat zu diesem Behuf einen Plan entworfen, nach welchem der Njemen mit dem rigischen Meer-

busen vereinigt werden soll. Ein Kanal von 10 Wersten Länge, den wir den Kurländischen nennen wollen, würde die Newesha mit der Lawenna verbinden. Erstere ist in ihren untern Gegenden sogar für Fahrzeuge schiffbar, die See halten können, aber nur bis zum Pristan Keidanü; in ihren obern Gegenden ist die Strömung so heftig, daß man seine Zuflucht zu Schleusen und andern künstlichen Hülfsmitteln wird nehmen müssen. Auch die Lawenna hat Strudel und Felsblöcke, die weggeschafft werden müssen; sie ergießt sich bey der Stadt Bauske in die Bulleraa. Dieser letztere Fluß ist bey seiner Mündung selbst für Seeschiffe tief genug; oberhalb Mitau und bis Bauske trägt er kleine Fahrzeuge. Die Ausführung dieses Projekts ist beschlossen.

Der Nutzen beyder angezeigten Verbindungen würde überaus groß seyn, da ganz Litthauen und Wolünien ihre Produkte beynahe nur auf dem Njemen verführen. Nach

Beendigung des Oginskischen Kanals werden auch Kleinrußland und die polnische Ukraine ihren Ueberfluß auf diesem Wege an die Ostsee hinschaffen können. Bis jetzt schwimmen auf dem Njemen, außer einer ungeheuren Quantität Bauholz, jährlich 5 bis 600 große Barken hinunter, die großentheils, mit ausländischen Waaren beladen, zurückkehren. Die einheimischen Produkte, Schiffbauholz, Korn, Hanf, Flachs, Pottasche, Wachs u. s. w. gehen theils nach Memel, theils und vorzüglich durch den Friedrichsgraben nach Königsberg, und aus eben diesen Seeplätzen erhalten die Barken auch ihre Rückfracht. Die Ausführung des Kurländischen Kanals wird diesen überaus wichtigen Handel der Stadt Riga zuwenden.

10. Der westliche Bug,

der sich außerhalb des russischen Gebiets in die Weichsel ergießt, ist für Rußland hauptsächlich als Grenzfluß merkwürdig; doch dient

er, da er schon in seinen obern Gegenden fahrbar ist, zur Erleichterung des Transports, so weit er die russische Grenze berührt. Er nimmt von der östlichen oder russischen Seite, unterhalb Brest Litowski,

den Muchawez

auf, der durch den sogenannten Königlichen Kanal mit der Pina, einem Pripezflusse vom System des Dneprs, vereinigt werden sollte. Dieses Unternehmen würde nach seiner Vollendung die vierte Verbindung der Ostsee und des schwarzen Meers innerhalb des russischen Gebietes bewirken. Es ward auf Betrieb des letzten Königs begonnen und ausgeführt. Der Kanal ist beendigt; auch die Pina und der Muchawez sind in ihren obern Gegenden fahrbar gemacht: aber der Kanal selbst ist schlecht angelegt. Man hat ihn durch niedrige, morastige Gegenden geführt, in der Hoffnung, daß er ohne Schleusen Wasser genug sammeln

würde; aber man hat dabey verabsäumt, die Gegend, durch welche man ihn führen wollte, gehörig zu nivelliren. Jetzt findet sich, daß der große Morast, welchen der Kanal durchschneidet, von den Quellen des Muchawez nach der Pina zu, einen Abfall von 37 Fuß hat. In dem Zustande, in welchem der Kanal jetzt ist, dient er nicht sowol zur Wasserfahrt, als zur Austrocknung der Gegend. In den Sommermonaten trocknet er ganz aus; nur im Frühjahr, bey hohem Wasser, ist er fahrbar. Um den Kanal hinauf und hinunter schiffbar zu machen, sind durchaus 9 bis 10 Schleusen erforderlich: diese Ausgabe wäre, obgleich die Mündung des Bug und die Weichsel nicht zum russischen Gebiete gehören, keinesweges überflüssig, denn der Kanal kann, in Hinsicht auf die Nähe der Grenze, in Kriegszeiten sehr nützlich werden.

Der westliche Bug trägt Barken von mittlerer Größe, auf welchen die Einwohner Podoliens und des östlichen Galliziens ihre

Produkte durch die Weichsel nach Danzig verführen. Der Werth der Ausfuhr, die von den russischen Pristanen Rosenpol, Korütniza, Kladnjew, Bendjuga, Bereszü, Opalün, Litthauisch-Brest (am Bug) und Kobrin (am Muchawez) abgefertigt wird, beträgt über vier Millionen Rubel; der Zoll dafür wird zu Brest entrichtet. Selten bringen die russischen Kaufleute baares Geld zurück, meistens Waaren, als Salz, Weine, Oel, Zucker u. s. w. Diese zurückgebrachten Waaren werden ebenfalls nicht gegen baares Geld verkauft, sondern wieder gegen Landesprodukte umgetauscht.

D. Schiffahrt auf den Gewässern des schwarzen Meers.

Die Flüsse, welche das südliche Rußland mit dem schwarzen Meere verbinden, sind der Dnestr, der Bug, der Dnepr, der Don und der Kuban.

1. Der Dnestr

entspringt außerhalb dem russischen Gebiet, und dient den Gouv. Podolien, Wolünien und Neurußland zur Grenze gegen das türkische Bessarabien und die Moldau. Die Hindernisse, die dieser Fluß der Schiffahrt entgegensetzt, sind, seitdem die russische Regierung sie durch geschickte Ingenieurs hat untersuchen lassen, als sehr unbedeutend befunden worden. Zufolge dieser Untersuchungen beträgt die geringste Tiefe des Dnestrs, an den seichtesten Stellen, beym niedrigsten Wasserstande, $2\frac{1}{2}$ Fuß; bey mittlerem Wasserstande, der von der Mitte des März bis zu Anfange des Augusts zu dauern pflegt, von $4\frac{1}{2}$ bis 8 Fuß; und beym höchsten Wasserstande 25 bis 30 Fuß. Oberhalb der russischen Grenze, in den österreichischen Staaten ist, der Dnestr nur 30 bis 40 Klafter breit und nie unter 4 bis 5 Fuß tief; in der Nachbarschaft dieser Grenze erweitert sich sein Bett zu der Breite von 80 bis 90 Klaftern, und in eben

dem

dem Verhältniß verliert er an seiner Tiefe, da er in seinen untern Gegenden durch keine beträchtliche Zuflüsse verstärkt wird. Gleich unterhalb Shwanez, welches die erste russische Stadt an diesem Flusse ist, fangen wechselnde Sandbänke an, die bis an das Dorf Kriguleni fortdauern, welches 4 bis 5 Werste unterhalb Dubossarů liegt. Von hier bis zum Ausfluß des Dnestrs in den Liman von Ovidiopolis ist die geringste Tiefe, beym niedrigsten Wasserstande, 6 Fuß. Vor der Mündung in besagtem Liman hat sich eine Sandbank von 4 Wersten in der Länge gebildet, die beynahe die ganze Breite des Limans einnimmt und nur an beyden Ufern ein Fahrwasser von 4 bis 5 Fuß Tiefe übrig läßt. An der Stelle, wo die Sandbank selbst befindlich ist, hat der Liman nur 1½ bis 2 Fuß Tiefe, weiterhin aber, bis zur See, 7 Fuß Wasser und Lehmgrund. — Die berüchtigten Wasserfälle bey Jampol haben bey näherer Untersuchung alles Schreckliche verlo-

ren; das Flußbett wird hier zwar durch Granitfelsen verengt, die an beyden Ufern Strudel und Fälle verursachen; aber in der Mitte bleibt noch immer ein bequemes Fahrwasser von 7 bis 8 Klafter Breite, dessen geringste Tiefe 8 Fuß beträgt. Die Regierung läßt jetzt dieses Fahrwasser reinigen und erweitern.

Als Resultat aller dieser Untersuchungen ergiebt sich, daß der Dnestr 1500 Werste weit bis zu seiner Mündung ohne erhebliche Schwierigkeiten zu beschiffen ist; nur müssen die Fahrzeuge dem niedrigsten Wasserstande angemessen seyn. Ein österreichischer Schiffahrtskommissar, Namens Zappe, der von seiner Regierung den Auftrag erhalten hatte, Versuche über die Schiffbarkeit des Dnestrs anzustellen, ließ im Jahr 1796 ein Fahrzeug nach den Bedürfnissen des Lokals bauen, welches, mit ungrischen Weinen und einigen Manufakturartikeln befrachtet, in weniger als vier Wochen von Salerzy nach Ovidiopolis ging. Dieses Fahrzeug war 84 Fuß lang

und 14 Fuß breit; es ging, beladen, 18 Zoll tief ins Wasser. Man wählte absichtlich den Zeitpunkt des niedrigsten Wasserstandes, um diesen Versuch zu machen. Nach der Aussage der Schiffer hat ihnen der Fluß nicht das mindeste Hinderniß entgegengesetzt; aber sie mußten sieben volle Tage bey den russischen Grenzzollämtern verlieren, die ihnen Aufenthalt und Unannehmlichkeiten verursachten. Eben dieses Fahrzeug ist auch stromauf zurückgegangen. Es kann 4 bis 500 Tschetwert Getreide laden, deren Transport zu Lande 40 bis 50 Wagen, eben so viele Paar Ochsen, und 25 bis 30 Fuhrleute erfordern würde, dagegen das erwähnte Fahrzeug beym Hinabfahren nur 8 bis 10 Menschen, und zum Hinaufgehen, außer dieser Mannschaft, 6 bis 8 Pferde oder 4 Paar Ochsen nöthig hat.

Um das Hinaufziehen der Fahrzeuge zu erleichtern, hat die Regierung beschlossen, nicht nur einen Betschewnik anzulegen, sondern auch Brücken über die vielen kleinen

Flüsse und Bäche zu schlagen, die das Ufer zerschneiden. Hin und wieder sind schon dergleichen Leinpfade vorhanden; namentlich von Jaurlik bis Jampol, und sogar bis 25 Werste oberhalb Mogilew; diese bedürfen nur einiger Ausbesserung. Die meiste Schwierigkeit findet sich auf der Distanz zwischen Mogilew und Shwanez, und, wegen der Ueberschwemmungen, bey allen Flüssen. Außer 61 kleinen Brücken bedarf es noch 12 großer Schiffbrücken, jede von zwey bis fünf Barken. Die Katarakten bey Jampol kommen (nach genauer zweymaliger Untersuchung durch den Ingenieurgeneral de Vellant, in den Jahren 1793 und 95) in gar keine Betrachtung. Um bey Jampol den Fluß hinaufzugehen, dürfen die Barken nur die Anzahl der Zugthiere verdoppeln. — Im Sommer des Jahrs 1802 hat der Adel des Gouv. Podolien den ersten Versuch gemacht, den Dnestr stromauf zu beschiffen. Schon der einzige Artikel; Salz, macht

diese Rückfahrt äußerst wichtig. Die krimischen Salzseen liefern einen ungebrauchten Ueberfluß; bisher aber haben sich die Einwohner des Gouv. Podolien mit diesem Bedürfniß in der Moldau und in Gallizien versorgt, wo sie es theuer einkaufen, und mit russischem Silbergelde bezahlen müssen. — Auch für die Ausfuhr kann der Dnestr einst sehr wichtig werden, da vermittelst desselben Gallizien, die Bukowina, Podolien und ein Theil der Moldau und Bessarabiens ihre Produkte nach dem schwarzen Meer verschiffen können. Bis jetzt existirt dieser Handel noch nicht: aber bisher standen auch die untern Gegenden des Dnestrs unter türkischer Herrschaft, und wurden zum Theil von nomadisirenden Tataren bewohnt. Der Dnestr erwartet seine Benutzung von der Thätigkeit der Russen.

2. Der Bug

durchströmt die Gouv. Podolien und Neurußland, und befindet sich jetzt mit seinem ganzen System innerhalb der russischen Grenzen. In seinen obern Gegenden ist er nur im Frühjahr bey hohem Wasser fahrbar; aber schon in der Gegend, wo sich die Sinjucha in ihn ergießt, hat er 8 Fuß Tiefe bey einer ansehnlichen Breite. Weiterhin nimmt er den Ingul auf, und breitet sich dann zu einem Liman aus, der sich mit dem Liman des Dneprs vereinigt. Von hier an gerechnet, ist der Bug 150 Werste hinauf ohne Hindernisse, und selbst für Kriegsschiffe fahrbar; weiter oberhalb ist er eine Strecke von 3 bis 400 Wersten mit gefährlichen Klippen besät, die schwerlich durch die Kunst, und nicht ohne ungeheure Kosten zu heben sind. Der Ingul kann mit Hülfe einiger Schleusen von Jelisawetgrad bis Nikolajew fahrbar gemacht werden. — Da diese beyden Flüsse den Wassertransport we-

nig befördern, so erhält die Admiralität zu Nikolajew die Bedürfnisse für ihre Werfte fast bloß aus dem Dnepr; aber auch dieser Transport ist mit großer Beschwerde verknüpft. Die Barken müssen nämlich den Liman des Dneprs passiren und stromauf in den Bug gehen, welches für Fahrzeuge von so leichter Bauart sehr gefährlich, und für Holzflöße beynah unmöglich ist. Die außerordentliche Breite des Bugs in seinen untern Gegenden macht, daß das Fahrwasser sehr weit vom Ufer entfernt ist, und dieß ist die Ursache, weshalb ein Betschewnik, wenn man ihn auch anlegen wollte, ohne Nutzen seyn würde.

3. Der Dnepr

war vor kurzem noch ein Grenzfluß, der nur stellenweise das russische Gebiet berührte; seit der Erwerbung des polnischen Rußlands aber ist nicht nur der ganze Fluß, sondern auch das System seiner Zuflüsse innerhalb

der Grenzen des Reichs. Er entspringt im Gouv. Smolensk, ungefähr in der Gegend, wo auch die Düna und Wolga ihren Ursprung nehmen, richtet seinen Lauf nach Süden, durchströmt die Gouv. Smolensk, Weiß- und Kleinrußland, Kiew, die slobodische Ukraine und Neurußland in einer Länge von 1500 Wersten, und fällt endlich bey Otschakow ins schwarze Meer, nachdem er vorher einen Liman oder Seebusen gebildet hat, der 60 Werste lang und 10 Werste breit ist. Er wird jährlich mit Eis belegt, aber zu sehr verschiedenen Zeiten. Bey Smolensk friert er gewöhnlich im November, bey Krementschug im December, bey Kiew im Januar, zu, und geht in letzterer Gegend zu Anfange des März wieder auf. Seine Breite wechselt in den obern Gegenden von 50 bis 200 Klaftern; bey Kiew, wo er eine Schiffbrücke hat, beträgt sie 546 Klafter. Schiffbar wird er eigentlich erst bey Smolensk, aber man hat schon den Ent-

wurf gemacht, sein Bett höher hinauf zu vertiefen, und ihn von Dorogobush an fahrbar zu machen. Von Smolensk bis zur Mündung des Pripez ist er mit der größten Sicherheit zu beschiffen; aber oberhalb und unterhalb Kiew, bis Krementschug, finden sich sandige Untiefen, die jährlich im Frühjahr bey hohem Wasser ihre Lage verändern, und den hinabfahrenden Barken oft gefährlich werden. Diesem Nachtheil kann die Kunst auf keine Weise abhelfen; aber die Regierung könnte Lootsen bestellen, die jedesmal nach Ablauf des hohen Wassers, jeder auf seiner angewiesenen Distanz, das Fahrwasser untersuchen, und den Barken den Weg zeigen müßten. Eine ähnliche Einrichtung ist schon bey mehreren Flüssen des nördlichen Rußlands, z. B. beym Swir, getroffen. — Unterhalb der Stadt Nowo-rossiisk wird die Schiffahrt auf dem Dnepr durch ein noch weit größeres Hinderniß erschwert oder vielmehr gänzlich gehemmt:

hier finden sich die berufenen dreyzehn Wasserfälle, deren schon Konstantin Porphyrogenneta erwähnt, und die wir hier etwas umständlicher anzeigen müssen.

Die Strecke, welche die Wasserfälle einnehmen, beträgt gegen 70 Werste; sie fangen bey dem Fort Staroi-Kaidazk an, und endigen vor dem Pristan Kitschkassü. *) Der Granitstrich, der dem Dnepr hier felsige Ufer und ein Bett voller Klippen macht, kommt vom karpathischen Gebirge her, streicht über den Dnestr weg, durchkreuzt den Bug und Ingul, macht den Dnepr stellenweise unschiffbar, und verliert sich in der Gegend zwischen der Molotschnaja und Berda. Man zählt gewöhnlich 13 gefährliche Stellen, die dieser Granitstrich im Dnepr hervorbringt; aber nur wenige unter ihnen sind eigentliche Wasserfälle, bey den mehresten erhält der Fluß durch die Felsenstücke

*) Vergl. den Plan der Wasserfälle des Dneprs.

nur eine starke und gedrängte Strömung. Keine dieser Felsenbänke reicht über die ganze Breite des Flusses, daher sie fast alle ein mehr oder weniger gefahrloses Fahrwasser übrig lassen. Im Frühlinge sind alle unter Wasser, und dann können kleine Fahrzeuge, zwey bis drey Wochen hindurch, nicht nur stromab, sondern zur Noth auch stromauf gehen. Für beladene Barken ist jedoch der Dnepr in dieser Gegend nicht zu beschiffen, daher alle Waaren oberhalb der Wasserfälle ausgeladen, eine Strecke von 70 Wersten zu Lande transportirt, und dann wieder in andere Fahrzeuge geladen werden müssen, die in den untern holzarmen Gegenden des Dneprs sehr theuer zu stehen kommen.

Diese wichtigen Hindernisse bey der Beschiffung eines Flusses, dessen System sich großentheils über die fruchtbarsten Provinzen des Reichs verbreitet, sind besonders seit der Erbauung von Cherson ein Gegenstand der

öffentlichen Aufmerksamkeit geworden. Man hat die Felsen im Flusse zu sprengen, und sogar Nebenkanäle bey den gefährlichsten Stellen zu ziehen gesucht. Ein Kaufmann aus Cherson, Namens Falejew, war es, der mit dieser wichtigen Unternehmung auf seine eigne Kosten, oder, laut andern Nachrichten, durch Unterstützung des Fürsten Potemkin den Anfang machte. Seitdem hat die Direktion der Wasserkommunikationen diese Bemühungen mit dem größten Eifer fortgesetzt, und man ist wirklich schon so weit gekommen, daß die stärksten Wasserfälle ein sicheres Fahrwasser haben, in welchem die Barken ohne Gefahr wenigstens hinunter schiffen können. Da man bey näherer Untersuchung fand, daß die Anlegung einiger Seitenkanäle neben den Wasserfällen, wegen des in dieser Gegend allgemeinen Felsengrundes, überaus große Schwierigkeiten haben würde, so hat man sich bloß auf die Reinigung des Flusses beschränkt. Was hierin bis jetzt geleistet ist,

und noch geleistet werden soll, besteht in Folgendem:

Bey dem ersten, dritten und vierten Fall hat man die Felsen so weit weggesprengt, daß neben dem einen oder dem andern Ufer ein völlig gefahrloses Fahrwasser vorhanden ist. Bey dem zweyten war diese Arbeit unnöthig, da hier die Felsenblöcke nur längs dem linken Ufer Strudel hervorbringen, die kaum ein Drittheil der Breite des Flusses einnehmen. Bey dem fünften hat man in der Mitte des Flusses ein Fahrwasser durch die Felsen gesprengt. Eben diese Arbeit soll auch beym sechsten vorgenommen werden. Der siebente hat zwischen dem linken Ufer und einer Insel ein natürlich ruhiges Flußbett. Der achte Fall ist der allergefährlichste; ihn kann auch kein unbeladenes Fahrzeug passiren. Hier hat man längs dem rechten Ufer einen Kanal von etwas mehr als einer Werst Länge in den Felsen gehauen und diesen Kanal mit zwey Schleusen versehen; diese wichtige Ar-

keit ist im Jahr 1802 beendigt worden. Der neunte Fall hat eben die Beschaffenheit, wie der siebente, bedarf also keiner Reinigung. Bey den übrigen vier minder gefährlichen Fällen sollen mit der Zeit ebenfalls Fahrwasser ausgesprengt werden. — Alle diese Arbeiten befördern jedoch nur das Hinabfahren der Barken; um ihre Rückkehr möglich zu machen, müssen bey allen Wasserfällen Schleusen angebracht werden. Auch diese nützliche Unternehmung ist schon beschlossen, und soll, so bald als möglich, ausgeführt werden. Man hofft die ganze Arbeit im Jahr 1805 zu beendigen.

Unterhalb der Wasserfälle ist die Strömung des Dneprs schwach; deshalb können hier die Fahrzeuge mit Hülfe der Ruder, oder beym geringsten Winde mit Segeln stromauf gehen. — Die vielen morastigen Uferstellen erlauben zwar nicht überall die Anlegung eines Betschewniks; aber wo dieß nur immer möglich ist, darf es nicht verabsäumt werden,

um so mehr, da die Rückfahrt der Barken zur Erhaltung des krimischen Salzes, so wie auch der Seide, Baumwolle und anderer levantischen Waaren, die den russischen Manufakturen so nöthig sind, von äußerster Wichtigkeit ist. Alle diese Veranstaltungen zur Verbesserung, oder vielmehr zur Begründung der Dneprschiffahrt, werden jetzt bewerkstelligt.

Ich sage, zur Begründung der Dneprschiffahrt, denn bis jetzt ist dieser Verkehr in der That noch in seiner Kindheit. Es gehen jährlich nicht mehr als 300 Fahrzeuge (und unter diesen noch viele Boote) den Dnepr hinab nach Cherson; außerdem aber wird für die dortige Admiralität eine beträchtliche Quantität Bauholz abgeflößt. Dieß ist denn freylich nur eine Kleinigkeit gegen das, was die Dneprschiffahrt seyn könnte und gewiß auch seyn wird, wenn die Wasserfälle ihr kein Hinderniß mehr in den Weg legen werden. Der Nutzen der Schiffbarmachung dieses Flusses wird unaussprechlich

groß seyn. Wir wollen hier nicht einmal Rücksicht auf den auswärtigen Handel nehmen, sondern nur eines einzigen Zweiges der einheimischen Industrie erwähnen, der zum Vortheil für das Ganze, so wie für viele tausend Individuen aus dieser Dneprschiffahrt entstehen wird. Dieß ist der Transport des krimischen Salzes nach dem Innern von Rußland, wodurch alles ausländische Salz überflüssig werden muß, dessen so viel in die baltischen Häfen, und noch weit mehr in die neuerworbenen polnischen Provinzen eingeführt wird. Schon jetzt gehen von Krementschug bis 60 große Barken mit Salz stromauf nach Smolensk und in die großen Zuflüsse des Dneprs, als in den Pripez, die Desna und die Beresina, bis Nowgorod-Sewersk, Pinsk und Borissow. Dieses Salz wird aus der Krim zu Lande, 700 Werste weit, auf vielen hundert Frachtwägen nach Krementschug geführt; nach Beendigung der Arbeit an den Wasserfällen wird es nur 120

Werste weit zu Lande gehen, nämlich bis zum Pristan Bereslaw am Dnepr; aus den Kinburnschen Salzseen wird es schon jetzt völlig zu Wasser bis an die Mündung des Dneprs geführt.

Ueberhaupt ist das ganze System dieses Flusses von überaus großer Wichtigkeit für den Handel, da mehr als zwölf Gouv. durch dasselbe in Wasserverbindung gesetzt werden. Von der linken oder östlichen Seite empfängt der Dnepr die Flüsse Sosha, Desna, Sula, Psiol, Worskla, Orel, Samara, u. a. m. welche die Gouv. Kleinrußland, Kursk und die slobodische Ukraine durchströmen; von der westlichen Seite erhält er die Beresina und den Pripez, zwey beträchtliche Flüsse, die mit ihren zahlreichen Ramifikationen die Gemeinschaft der Gouv. Minsk, Litthauen und Wolünien mit den östlich und südlich gelegenen Provinzen befördern; auch nimmt er von dieser Seite, seiner Mündung nahe, den Ingulez auf. Einige der hier genann-

ten Flüsse erheischen eine nähere Anzeige, vorzüglich auch wegen der künstlichen Wasserverbindungen mit dem baltischen und kaspischen Meer, welche sie bewerkstelligen helfen.

Die Sosha,

ein beträchtlicher Fluß, der sich durch die schiffbaren Ströme Besed und Iput verstärkt, ist vom März bis in den Julius 4 bis 500 Werste weit zu beschiffen. Man flößt auf demselben viel Bauholz nach Kiew.

Die Desna

nimmt die von ihrem Ursprunge schiffbare Bolwa auf, und wird dadurch selbst schiffbar; ferner die Sna, den Sjew (der wieder die Nerussa erhält), den Sem, den Snow und den Oster, die sämtlich nur bey hohem Wasser fahrbar sind.

Man hat drey verschiedene Entwürfe gemacht, um die Desna mit der Oka, oder

den Dnepr mit der Wolga, zu vereinigen, und dadurch eine Verbindung des schwarzen und kaspischen Meers zu bewirken. Man will 1) die Bolwa mit der Shisdra, 2) die Sna mit dem Zon, und 3) die Nerussa mit dem Kromů, durch Kanåle in Verbindung setzen. Alle diese Ströme und Båche müssen jedoch schiffbar gemacht und mit Schleusen versehen werden; selbst die Oka bedarf der Anwendung hydraulischer Hülfsmittel, um bis zur Stadt Orel fahrbar zu werden. Die wenigsten Schwierigkeiten würden sich bey der Vereinigung der Bolwa und Shisdra finden. — Wir wollen diese projektirten Verbindungen, um sie kurz bezeichnen zu können, die Orelischen Kanåle nennen.

Die Desna fließt durch höchst fruchtbare und zugleich bewaldete Gegenden, und ist daher einer der nützlichsten Dneprflüsse. Sie ist eine Strecke von 800 Wersten schiffbar, Tschernigow und Nowgorod-Sewersk

vorbey, bis Brjänsk. Von diesem und den unterhalb liegenden Pristanen gehen Lebensmittel, Holzwaaren und eine Menge Verarbeitungen nach Cherson; andere Fahrzeuge schiffen aus der Desna in den Dnepr hinauf und führen Produkte bis nach Smolensk. Ueberhaupt schwimmen jährlich zwischen 100 und 300 Barken die Desna hinunter; die Anzahl der von Krementschug in die Desna hinaufgehenden Fahrzeuge ist zuweilen noch größer. — Die erwähnte projektirte Verbindung der Desna mit der Oka würde für das innere Rußland sehr wichtig seyn, und diesen Verkehr unendlich lebhafter machen. Petersburg könnte auf diesem Wege Produkte aus der polnischen Ukraine und Kleinrußland, so wie levantische Waaren vom schwarzen Meer her, zu Wasser erhalten.

Der Psiol

ist nur in seinen untern Gegenden schiffbar, soll aber von Goltwa bis oberhalb Gadjätsch vertieft werden.

Die Samara,

obgleich ein Steppenfluß, trocknet jedoch nie aus. Bis jetzt wird sie wenig benutzt; aber die Entdeckung der Steinkohlengruben in der Gegend von Pawlograd werden ihr bald Schiffahrt geben, da es in den untern Gegenden des Dneprs gänzlich an Holz fehlt.

Die Beresina

nimmt unter mehreren Nebenflüssen auch den Sergutsch auf, der (wie schon erwähnt) durch einen Kanal mit der Ulla vom System der Düna verbunden wird. Bis zu den Pristanen Bobruisk und Borissow gehen jährlich ungefähr 20 Barken mit Salz aus dem Dnepr in die Beresina hinauf, und doch liegt Borissow 700 Werste oberhalb

der Mündung der Beresina. Masten und Bauholz werden noch höher hinauf geflößt, nämlich bis zum Pristan Palikskaja, von wo diese Holzwaaren über einen Wolok bis zum Pristan Latiewitschi geführt, und hier in den Fluß Essa gelassen werden. Der Beresinsche Kanal wird diese Kommunikation ungemein erleichtern, allen am obern Dnepr und seinen Zuflüssen gelegenen Gegenden Absatz ihrer Produkte, und der Stapelstadt Riga eine größere Zufuhr verschaffen. — Unter allen Flüssen, die in die Beresina fallen, ist der Swislotsch der bedeutendste. Im Frühlinge und selbst bis zum Julius kann er bis zur Stadt Minsk befahren werden; man flößt auf demselben sehr viel Holz aus den reichen Waldungen dieses Gouv. in die Beresina hinunter.

Der Pripez

hat ein sehr ausgebreitetes System, und wird hiedurch, so wie durch seine Schiffbar-

keit, überaus nützlich. Fast alles Bauholz, welches auf dem Dnepr nach Cherson geht, wird diesen Fluß stromab geflößt. Barken mit 8 bis 10,000 Pud Salz gehen auf demselben bequem, mehr als 500 Werste weit, bis Pinsk hinauf. Außerdem bewirkt der Pripez eine treffliche innere Kommunikation mit ganz Wolünien, vermittelst der Flüsse Stür, Gorün und Slutsch, und mit ganz Litthauen, vermittelst der Flüsse Pina und Jasolda. Die drey erstgenannten Flüsse können beynahe bis an die Gallizische Grenze, 4 bis 500 Werste von ihren Mündungen, fahrbar gemacht werden; auch soll diese nützliche Unternehmung nächstens ausgeführt werden. Die Vortheile, welche die Pina und Jasolda darbieten, haben Veranlassung zur Erbauung des Oginskischen und Königlichen Kanals gegeben. Vermittelst des erstern werden Produkte aus der Ukraine, aus Kleinrußland, Podolien und Wolünien zu Wasser nach den baltischen

Häfen gehen können, wodurch diesen fruchtbaren Provinzen endlich ein Markt für ihre Erzeugnisse eröffnet wird. Auch werden diese Wasserkommunikationen alle Kriegskommandos an der Grenze zwischen dem baltischen und schwarzen Meer unendlich bequemer und wohlfeiler mit Munition, Proviant und allen übrigen Bedürfnissen versehen, als dieß bisher auf dem Landwege möglich war.

4. Der Don

ist der einzige schiffbare Fluß, der sich in das asowische Meer ergießt. Er läuft, so wie die mehresten seiner Nebenflüsse, durch ein sehr fruchtbares und wohlbevölkertes Land. Gleich bey seinem Ursprunge verstärkt er sich durch einen Bach aus dem See Iwan, durchströmt die Gouv. Tula, Rjäsan, Tambow, Woronesh und das Land der donischen Kosaken, wo er nach einem Lauf von beynahe 1000 Wersten ins asowische

Meer fällt. Seine Breite beträgt von 50 bis 200 Klafter; er hat weder Wasserfälle noch Klippen, fließt sanft, zeigt im Sommer viele übersandete Grundstellen, behält aber doch vom Einfluß des Woronesh ein Fahrwasser von 1 bis 2 Klafter Tiefe. Zwischen Tscherkask und Asow theilt er sich in drey Arme; der südliche, der den Namen Don behält, ist schiffbar, doch werden seine Ausflüsse gegen das Meer zu immer seichter. Die merkwürdigsten Pristane am Don sind Jepifan, Lebedjän, Sadonsk, Katschalinskaja, Aksakaiskaja, Tscherkask, Nachitschiwan und Rostowskaja. — Das Flußsystem des Dons verbreitet sich, außer den genannten Provinzen, auch über die Gouv. Pensa, Saratow, Kursk und die slobodische Ukraine. Von der linken Seite nimmt der Don den Woronesh, den Choper, die Medwediza und die Ilowla auf; von der rechten ist sein größter Zufluß der Donez.

Der Woronesh

entspringt im Gouv. Tambow aus der Vereinigung der Bäche Polnoi- und Lesnoi-Woronesh. Er ist bey hohem Wasser selbst in seinen obern Gegenden schiffbar, und hat die Pristane Lipezk und Woronesh, letzteren 13 Werste oberhalb seiner Mündung. Hier legte Peter der Große 1697 Werfte für Kriegsfahrzeuge an, welche 1701 an die Mündung des Woronesh, und 1708 nach Tawrow verlegt wurden. Die Ufer dieses Flusses sind sehr bewohnt, und er fließt durch ein höchst fruchtbares Land. Es gehen aus demselben Fahrzeuge mit Getreide und andern Produkten in den Don nach Tscherkask und Rostowsk.

Der Choper

entspringt im Gouv. Pensa, und durchströmt eine sehr fruchtbare und mit Laubholz, vorzüglich mit Eichen, bewaldete Gegend. Seine Ufer sind großentheils mit Kolonieen

besetzt. In seinen höhern Gegenden machen ihn Mühlendämme, hineingefallene Bäume u. s. w. unfahrbar; aber nach der Ergießung der Worona ist er bey hohem Frühlingswasser schiffbar. Dieser Strom entspringt ebenfalls im Gouv. Pensa, und wird bey dem großen, durch Industrie merkwürdigen Gräflich Scheremetjewschen Dorfe Poima, für kleine Fahrzeuge, Budari genannt, schiffbar. Von hier gehen alle Getreidearten dieser gesegneten Provinz durch den Choper in den Don. Sollte dereinst der Handel aus dem asowischen Meer in das mittelländische in größere Aufnahme kommen, so würde durch diese Flüsse auch der häufige Hanf und Flachs dieser Gegenden zur Ausfuhr wohlfeil an die Küste des asowischen Meers geschafft werden können.

Die Medwediza

entspringt im Gouv. Saratow, und ist nur im Frühjahr, wenn die einfallenden Bäche

ihren Wasserspiegel erhöhen, schiffbar. Es finden sich an derselben mehrere Kolonieen.

Die Ilowla

soll durch einen längst entworfenen Kanal mit der Kamüschenka vom Wolgasystem verbunden werden, wovon weiter unten.

Der Donez

entspringt im Gouv. Kursk, und verstärkt sich hauptsächlich durch den Oskol. Ehemals war der Donez von seiner Mündung bis zur Stadt Isjum schiffbar; jetzt ist er durch die vielen Mühlenwerke, die man an demselben angelegt hat, seiner Fahrbarkeit gänzlich beraubt worden. Die Regierung denkt darauf, diesem Nachtheil abzuhelfen und ihn in seinen untern Gegenden reinigen zu lassen. Er durchströmt die slobodische Ukraine, ein überaus fruchtbares und sehr bevölkertes Land.

Die Schiffahrt auf dem Don ist schon jetzt für den Handel der benachbarten Provinzen nach dem schwarzen Meer günstig, und kann es mit der Zeit noch mehr werden. Sein Bett ist zwar hin und wieder sehr seicht; doch im Frühjahr schwillt er zu einer solchen Höhe an, daß völlig ausgerüstete Fregatten von Woronesh hinunterfahren können. Die Produkte, die auf dem Don nach Tscherkask und Rostowsk gehen, kommen theils aus dem Woronesh, dem Choper, der Worona, so wie von den Uferörtern des Dons selbst, theils aus der Kama und Wolga. Letztere gehen auf der Wolga bis Zarizün, von wo sie zu Lande nach Katschalinskaja Pristan geführt, und hier den Don hinabgelassen werden. Auf diesem Wege erhalten Taganrog und die übrigen Ausfuhrhäfen des schwarzen Meeres sibirisches Eisen, Masten und andere Schiffbaubedürfnisse zugeführt; die Kosten des Landtransports von Zarizün nach Katschalinsk betragen nur 6 Kop. für

das Pud. Die Masten kommen aus der Kama und sind am kostbarsten nach dem Don überzuführen. Eine unmittelbare Wassergemeinschaft zwischen dem Don und der Wolga würde diesen, schon jetzt wichtigen, Verkehr ungemein erleichtern und beleben. Schon Peter der Große entwarf den Plan, vermittelst dieser beyden Flüsse eine zweyte und dritte Verbindung des schwarzen und kaspischen Meers zu bewerkstelligen; er führte ihn auch zum Theil aus: aber bis jetzt ist er noch nicht gänzlich vollendet.

Die erste dieser Verbindungen besteht durch den Iwanowschen Kanal, den Peter der Große im Jahr 1700 anlegte: er vereinigt den Don durch seine obern Zuflüsse und durch den See Iwan mit dem Flusse Schat, der durch die Upa in die Oka fällt. Diese Arbeit war schon sehr weit gediehen: das Bett des Donflusses war gehörig vertieft; der Kanal selbst war schon vom Don durch das Thal Bobruiki gegen den See Iwan hin

geführt; 24 Schleusen aus behauenem Kalkstein waren erbaut — als das Unternehmen plötzlich liegen blieb. Die Ursache ist unbekannt. Mangel an Wasser konnte sie nicht seyn; denn die Natur selbst hat in erwähntem Thal ein großes Hülfsreservoir gebildet. Jetzt soll dieser Kanal wiederhergestellt und beendigt werden. Er wird immer von großem Nutzen seyn, wenn gleich die hydrographische Lage dieser Gegend nur kleinen platten Fahrzeugen die Durchfahrt erlaubt. Die Fahrzeuge dürfen nämlich nicht über 70 bis 90 Fuß Länge und 14 Fuß Breite haben, und bey voller Ladung nicht tiefer, als 3 Fuß gehen.

Die zweyte Verbindung sollte in den untern Gegenden des Dons und der Wolga ausgeführt werden. Nahe bey der Stadt Kamüschin, im Gouv. Saratow, nähern sich diese beyden Flüsse einander bis auf eine unbeträchtliche Entfernung, die noch durch das Zusammentreffen der Ilowla und Kamüschen-

ka verringert wird, von welchen sich erstere in den Don, und letztere in die Wolga ergießt. In der Absicht, diese beyden Ströme schiffbar zu machen und durch einen Kanal zu vereinigen, schickte Peter den englischen Ingenieur Perry dahin, der auch im Jahr 1716 thätig an der Ausführung dieses Plans arbeitete. Man hatte schon einen beträchtlichen Theil des Kanals vollendet, als der Kaiser diesen Gedanken aufgab. Unter der Regierung Katharinens II. ward er wieder rege. Diese Fürstinn schickte im Jahr 1768 die Akademiker Lowitz und Inochodzow dahin, welche die Gegend zwischen der Ilowla und Kamüschenka schon übermessen, den Kanal ausgezeichnet hatten, und eben mit der Arbeit anfangen wollten, als die berüchtigte Rotte Pugatschews das Unternehmen störte, welches seitdem ganz in Vergessenheit gerieth. Erst im Jahr 1796 kam es wieder zur Sprache. Das Departement der Wasserkommunikationen ließ durch eines seiner Mit-

glie-

glieder den Zustand des Kanals und die Möglichkeit der Vereinigung nochmals untersuchen. Nach den Berichten, die hierüber einliefen, beträgt die Entfernung der genannten Ströme, an der Stelle, wo der Kanal angelegt werden soll, nur 4 Werste; aber die größte Schwierigkeit würde darin bestehen, das Bett dieser Ströme zu vertiefen und Wasser genug herbeyzuschaffen, um sie schiffbar zu machen. Da der Spiegel der Ilowla 50 Fuß höher als der Spiegel der Wolga ist, so müßte jene das Wasser hergeben, wozu sie in dieser Gegend ihres Laufs nicht wasserreich genug seyn möchte. Dieser Hindernisse ungeachtet ist die Ausführung mit Hülfe großer Reservoirs möglich, und soll mit der Zeit bewerkstelligt werden. Die einzige Unbequemlichkeit bey der Schiffahrt würde darin bestehen, daß mehrere Barken zugleich würden durch den Kanal gehen müssen, welches ihnen zuweilen Aufenthalt und Zeitverlust verursachen kann.

E. Schiffahrt auf den Gewässern des Eismeers.

So unbedeutend der Vortheil ist, den Sibirien für die auswärtige Schiffahrt durch seine Flüsse erhält, so wichtig ist der Nutzen, den sie der innern Schiffahrt leisten. Die mehresten großen Ströme dieses Landes entspringen aus dem mächtigen Gebirge, welches die südliche Grenze desselben bestimmt, und fließen in nördlicher Richtung den flachen Ufern des Eismeers zu, dessen Beschiffung, nach so vielen vergeblich angestellten Versuchen, als unmöglich erwiesen ist. Durch ihre Richtung also sind diese Flüsse von keiner Merkwürdigkeit für den Gesichtspunkt, aus welchem wir sie jetzt betrachten, wol aber durch die Verbindung ihrer Systeme unter einander und mit den Flußsystemen des europäischen Rußlands. Zwar findet diese Verbindung bis jetzt noch nicht unmittelbar statt, da die Systeme der Wolga, des Ob, des Jenisei und der Lena, theils

durch Gebirge, theils durch erhabene Landrücken geschieden sind: aber die weitverbreiteten Ramifikationen dieser Gewässer nähern sich einander so sehr, daß die Beschwerde, welche hieraus für die innere Schiffahrt entsteht, in Rücksicht auf die Länge des Wasserweges kaum eine Erwähnung verdient.

Drey Hauptflüsse sind es, die Sibirien in vier große Regionen zerschneiden, indem sie dieses Land in seiner ganzen Breite von Süden nach Norden durchströmen: der Ob, der Jenisei und die Lena. Die Kara, Pjäsida, Chatanga, der Olenek, die Jana, Indigirka, Kowüma, und einige andere, haben einen viel kürzern Lauf, und sind für die Schiffahrt und den Handel bis jetzt so gut als nicht vorhanden.

1. Der Ob

entspringt in der Soongarischen Tatarey, durchbricht unter dem 52. Grad n. Br. das Altaigebirge, und strömt hier in Sibirien

ein, welches er in seiner größten Breite durchfließt. Bey seinem Austritt aus dem Telezkischen See trägt er den Namen Bija; 200 Werste weiter nimmt er die Katunja auf, und erhält nun den Namen Ob. Von hier fließt er, unter manchen Krümmungen nach Osten und Westen, dem Eismeer zu, welches er nach einem Lauf von 4500 Wersten erreicht. Bis gegen den Einfluß des Irtüsch bildet der Ob einen ungetheilten Strom; weiterhin theilt er sich in mehrere Arme, die sich oft 30 bis 40 Werste von einander entfernen. Er ist von seinem Ursprunge bis zu seiner Mündung ohne alle Wasserfälle und Klippen; seine Strömung ist sanft: nur stellenweise zwischen engen Ufern erreicht sie die Schnelligkeit des Laufs der Wolga. Die Breite des Ob beträgt bey Kolüwan 850 Klafter; bey Tschauskoje, an der Stelle, wo die Ueberfahrt für die sibirische Heerstraße ist, wiederum nur 500 Klafter; der Mündung näher

aber 5 bis 20 Werste. Seine Tiefe wechselt von einem bis 7 Klafter; doch macht der Ob weniger Sandinseln und entblößte Grundstellen als die Wolga. Die Ufer des Ob sind nur wenig bewohnt: zu den merkwürdigsten Uferörtern gehören Biisk, Barnaul, Kolüwan, Narüm und Surgut.

Das System dieses Flusses dehnt sich vom 75sten bis zum 112ten Grad östlicher Länge aus, und wird dadurch für die innere Kommunikation Sibiriens überaus wichtig. Seine obern Zuflüsse, als die Peschtschannaja, der Amu, Tscharüsch, Alei, die Barnaulka, der Tscheremtschan, die Kosmala, der Susun, u. s. w. entspringen sämtlich im kolüwanischen Erzgebirge, und dienen zur Verführung der Mineralprodukte. Fast an allen diesen Strömen finden sich Hüttenwerke.

Die beträchtlichsten Nebenflüsse, welche der Ob von der westlichen oder europäischen

Seite aufnimmt, sind der Irtüsch und die Soswa.

Der Irtüsch

entspringt ebenfalls in der Soongarey, und zwar südlicher als der Ob, durchströmt den See Norsaissan, und wirft sich, nachdem er eine ungeheure Strecke Landes durchlaufen ist, unter 61° Br. und 86° Länge in den Ob. Er ist von seiner Mündung bis oberhalb des Sees Norsaissan schiffbar, fließt schneller als der Ob, und hat viele, zum Theil bewaldete Inseln. Einige Sandbänke, die sich bey niedrigem Wasser im obern Irtüsch zeigen, hemmen seine Fahrbarkeit nicht. Seine Tiefe ist so veränderlich, daß das rechte Fahrwasser an einigen Stellen jährlich wechselt. Merkwürdige Uferörter sind: Ustkamenogorsk, Semipalatnoi, Jamüschewsk, Sheleſinsk, Omsk, Tara und Tobolsk. — Der Irtüsch nimmt von der rechten Seite die Ulba, Uba, Schulba, den Om und die Tara auf.

An der Mündung der Ulba steht die Stadt Ustkamenogorsk.

An der Mündung der Uba, Semipalatnoi.

An der Mündung der Schulba, Jamüschewsk. — In der Nachbarschaft dieser Flüsse finden sich der große Korjäkowskische und viele kleinere Salzseen.

Der Om fließt bey Kainsk vorbey und fällt bey Omsk in den Irtüsch.

Die Tara gleicht dem Om an Ursprung, Größe und Gegend; 32 Werste unterhalb ihrer Mündung, am Irtüsch, steht die Stadt Tara.

Von der linken oder europäischen Seite nimmt der Irtüsch die Flüsse Ischim, Wagai, Tobol und Konda auf, die sämtlich unterhalb der Mündung der Tara in den Irtüsch fallen.

Der Ischim hat 3 bis 10 Fuß Tiefe, und ist ohne Wasserfälle und Strudel. Er fließt träge und macht viele Sandinseln.

Seine Gegend ist ziemlich angebaut. Uferörter: Ischim und Petropawlowsk.

Der Wagai fließt 200 Werste durch eine fruchtbare und bebaute Gegend.

Der Tobol entspringt im Lande der Kirgisen und wirft sich nach einem Lauf von 600 Wersten bey Tobolsk in den Irtüsch. Seine Breite im Sommer beträgt 30 bis 100 Klafter. Er bildet viele Inseln, zeigt im Sommer häufig entblößte Grundstellen und fließt langsamer als der Irtüsch. Im Frühlinge wächst er um 1 bis 2 Klafter an, und dann trägt er überall beladene Barken. Seine merkwürdigsten Uferörter sind Kurgan, Jalutorowsk und Tobolsk. Uebrigens durchfließt er die bewohntesten Gegenden Sibiriens; zwischen dem 56. und 57sten Grad der Breite ist er so mit Dörfern besetzt, wie die angebauteste Gegend des europäischen Rußlands. Ueberhaupt ist der Tobol dem Irtüsch das, was der Irtüsch dem Ob ist; sein weiter Lauf und seine Schiffbarkeit ma-

chen ihn zu einem der wichtigsten Flüsse des westlichen Sibiriens; außerdem bildet er aber noch ein sehr weit verbreitetes System, da er den Ui, den Iset, die Tura und die Tawda aufnimmt, die sich sämtlich wieder durch schiffbare Ströme verstärken. — Am Ui finden sich die Uferörter Uisk und Troizk. — Der Iset entspringt am östlichen Ural und fließt durch eine fruchtbare und ziemlich angebaute Gegend; an seinen Ufern stehen die Städte Katharinenburg, Dalmatow, Schadrinsk und viele Hüttenwerke. Bis zur Aufnahme des Mjas ist er für diese Hüttenwerke und Mühlen gestauet; weiterhin aber ist er im Frühlinge für große, und im Sommer für kleine Fahrzeuge, welche Salz vom Irtüsch bringen und Getreide nach den sibirischen Linien liefern, schiffbar; in seinen untern Gegenden trägt er Barken mit Ladungen von mehr als 16,000 Pud. An fast allen seinen obern Zuflüssen, als am Uktus und Sisert, an der Kamenka u. s. w. finden

sich Hüttenwerke. Seine beträchtlichste Verstärkung erhält er durch den Mjas, der wiederum viele Ströme und Bäche aufnimmt. — Die Tura durchströmt das Gouv. Perm, und ist, so wie ihre Zuflüsse, mit Hüttenwerken besetzt. An ihren Ufern finden sich auch die Städte Werchoturje, Turinsk und Tjumen. Sie hat keine Klippen, ist bis Tjumen, im Frühjahr aber auch bis Turinsk, schiffbar, und nimmt, unter mehreren, den Tagil, die Niza und die Püschma auf. Der Tagil nähert sich der Tschussowaja des westlichen Urals (die bekanntlich in die Kama fällt) bis auf eine unbeträchtliche Entfernung, und macht dadurch eine beynah ununterbrochene Wasserverbindung zwischen dem Ob und der Wolga möglich. Die Niza entsteht aus der Vereinigung der Neiwa und des Nesch, von welchen erstere mit Hüttenwerken besetzt ist; weiterhin nimmt die Niza den Irbit auf, an welchem die Stadt Irbit steht. An der

Püschma und ihrem obern Zuflusse Beresowa finden sich die Beresowischen Goldbergwerke und mehrere Schmelzhütten und Fabriken. — Die Tawda entsteht aus der Vereinigung der Soswa und Loswa, welche beyde aus dem uralischen Gebirge entspringen, und ergießt sich nach der Aufnahme des Pelüm in den Tobol. Sie fließt durch waldige Gebirge und wenig angebaute Gegenden. Die Quellen der Soswa finden sich in der Nachbarschaft des Ursprungs der Petschora.

Die Konda ist der letzte bemerkenswerthe Fluß, welchen der Irtüsch vor seiner Ergießung in den Ob aufnimmt. Seine Gegend ist wenig bevölkert und bewohnt.

Die Soswa,

die mit dem Tawdaflusse gleiches Namens nicht zu verwechseln ist, fließt durch eine waldige, nasse, kalte Gegend, und hat da=

her wenig Schiffahrt. An ihren Ufern steht Beresow.

Die anmerkenswerthesten Flüsse, welche der Ob von der östlichen Seite her aufnimmt, sind der Tom, Tschulüm, Ket und Woch.

Der Tom,

einer der größten Flüsse der rechten Obseite, entspringt im hohen Sajanischen Gebirge, dem Abakan des Jenisei nahe, und hat einen Lauf von 5 bis 600 Wersten. Außer den Städten Kusnezk und Tomsk liegen verschiedene Flecken und Dörfer zu beyden Seiten desselben. Im Gebirge, oberhalb Kusnezk, hat er einige Klippen und Fälle; unterhalb dieser Stadt ist er überall 1 bis 4 Klafter tief, und bequem zu beschiffen. Seiner Zuflüsse sind viele; für unsern Zweck aber sind sie sämtlich unbemerkenswerth.

Der Tschulům

fließt durch eine flache, etwas waldige, wenig angebaute Gegend, und hat den einzigen namhaften Uferort Atschinsk.

Der Ket

entspringt dem Jenisei nahe, hat nur kleine Zuflüsse und eine wenig angebaute Gegend, dient aber zum Wassertransport aus dem Ob in den Jenisei und umgekehrt.

Der Woch

ist deshalb zu bemerken, weil man vermittelst desselben in den Fluß Jelagui, vom System des Jenisei, schiffen kann.

So ist das System des Ob beschaffen; jetzt wollen wir uns mit der Schiffahrt beschäftigen, die auf demselben statt findet. Der erste Gegenstand, der uns hier auffällt, ist der Zusammenhang, der zwischen den Flußsystemen des europäischen und asiatischen Rußlands existirt; ein Zusammenhang, der um

so wohlthätiger ist, da bekanntlich beyde Welttheile hier durch die uralische Gebirgskette getrennt sind, deren Höhe und Beschaffenheit jeden Versuch der Kunst, die Flüsse eines Welttheils mit denen des andern zu verbinden, auf immer vereiteln würde, wenn die mütterliche Natur nicht selbst zur Besiegung dieser Hindernisse die Hand geboten hätte. Unter allen Flüssen des Urals, die den östlichen und westlichen Lauf halten, nähern sich der Tagil und die Tschussowaja am meisten; jener fällt in die Tura, welche sich in den Tobol ergießt; diese hängt durch die Kama mit der Wolga zusammen. Vermittelst dieses natürlichen Kanals also ist eine kaum unterbrochene Schiffahrt aus Sibirien nach allen Gegenden des europäischen Rußlands möglich. Außer dieser angezeigten Verbindung giebt es aber noch einen zweyten Hauptkanal, der mit einiger Beyhülfe von Seiten der Kunst eine unmittelbare Wassergemeinschaft zwischen dem nördlichen

Rußland und Sibirien gewähren könnte. Das Mittel hiezu ist die Petschora. Wir haben schon im Vorhergehenden bemerkt, daß die obern Zuflüsse der Dwina und Petschora in einer morastigen Fläche zusammentreffen. Wenn man aus der Dwina die Wütschegda und den Wüm hinauffährt, so hat man nur einen schmalen Wolok bis zur Petschora. Diese kann man bis nahe an ihren Ursprung am uralischen Gebirge verfolgen, worauf man einen zweyten Wolok bis zur Soswa zu passiren hat, vermittelst welcher man ohne Hindernisse in den Ob und so weiter bis in die äußersten Gegenden Sibiriens schiffen kann. In den ersten Zeiten nach der Eroberung dieses Landes bediente man sich fast keines andern als dieses Wasserweges, dessen Vervollkommung in eben dem Verhältniß nützlicher und wichtiger wird, als die Bevölkerung, die Industrie und der Handel in diesen Gegenden zunehmen.

Der Hauptpristan und Vereinigungspunkt aller Schiffahrt, die auf dem Ob und den Flüssen seines Systems betrieben wird, ist Tobolsk. Hier strömen alle Waaren zusammen, die aus Europa nach Sibirien, und aus Sibirien nach Europa geschaft werden. Von Tobolsk gehen diese Waaren theils den Irtüsch hinauf nach Tara, Omsk, Shelesensk, Jamüschewsk, Semipalatnoi und Ustkamenogorsk, theils den Irtüsch und Ob hinunter nach Beresow. Von allen diesen Ortschaften kommen die Fahrzeuge in dem nämlichen Sommer mit Rückfrachten nach Tobolsk zurück. Eine nicht unbeträchtliche Anzahl kleiner Fahrzeuge geht den Ob hinauf in den Woch, und von hier über einen 10 Werste breiten Wolok in den Jelagui vom System des Jenisei, um nach Turuchansk zu gelangen. Andere schiffen den Ob bis Kolüwan und Barnaul hinauf und kommen von diesen Orten in größerer Anzahl mit Bergwerksprodukten zurück. Die wichtigste und be=

befahrenste Wasserstraße aber ist die, welche aus dem Tagil in den Ket, oder aus dem östlichen Ural nach Jeniseisk, und umgekehrt, führt. Der Transport der Waaren aus dem europäischen Rußland nach Sibirien wird nur zum Theil auf derselben bewerkstelligt; bey weitem die mehresten Artikel gehen mit der Schlittenbahn zu Lande bis Tobolsk, aus Ursachen, die im folgenden Abschnitte angezeigt werden sollen. Von Tobolsk aber vertheilen sich alle schwere, und überhaupt die mehresten Waaren, theils auf den so eben angezeigten Wegen, theils und hauptsächlich auf der großen Wasserstraße, die nach Jeniseisk und dem östlichern Sibirien führt. Sie gehen von Tobolsk den Irtüsch hinunter bis zu seiner Mündung, und dann den Ob und Ket hinauf. Dieser letztere Fluß hat viele Krümmungen, und wird besonders im Herbst so seicht, daß er die Fahrt sehr verzögert; aus dieser Ursache können auch die Fahrzeuge, welche ihre Abreise von Tobolsk

verspätet haben, diesen Weg nicht einschlagen, sondern müssen den Ob weiter hinauf in den Tom nach Tomsk gehen, und hier ihre Waaren dem Landwege übergeben. Die tobolskischen Kaufleute treffen daher gewöhnlich auch später in Jeniseisk ein, als die, welche aus dem östlichen Sibirien kommen, weil letztere ihre Reise stromab machen können. Die Fahrzeuge, welche in den Ket hinaufschiffen, laden bey dem Pristan Makowskoi aus; von hier werden die Waaren über einen 89 Werste breiten Wolok zu Lande nach Jeniseisk geführt, und hier in andere Fahrzeuge geladen. Sowol zu Makowskoi als zu Jeniseisk sind es dieselben Barken, welche Waaren dahin gebracht haben, die auch wieder die Rückfracht übernehmen, daher die Kaufleute sie gewöhnlich unter einander austauschen, wenn nicht von einer Seite beträchtlich mehr Waaren angelangt sind, als von der andern, in welchem Falle frühzeitig Anstalten zur Erbauung neu-

er Schiffe gemacht werden. Von Tobolsk nach Jeniseisk gehen jetzt jährlich 40 bis 50 Fahrzeuge, die 2000 Pud und drüber laden, und 1½ Arschinen tief ins Wasser gehen. Die Fahrzeuge, welche von Irkutsk nach Jeniseisk abgefertigt werden, sind gewöhnlich viel kleiner, daher ihre Anzahl höher steigt. Da der Jahrmarkt zu Jeniseisk bis in den September währt, so geschieht es zuweilen, daß die Flüsse mit Eis bedeckt werden, ehe die Fahrt geendigt ist, und in diesem Fall leiden die Kaufleute großen Verlust. Sie suchen daher wo möglich mit Ausgange Augusts von hier wegzukommen, und jeder setzt dann seine Reise weiter fort. Die Kaufleute, welche nach Tobolsk zurück wollen, langen, wenn sie zu Wasser gehen können, mit Anfange Oktobers daselbst an und erwarten hier entweder die Schlittenbahn, oder gehen zu Wasser weiter bis Tjumen.

Aus dem ganzen östlichen, nördlichen und südlichen Sibirien versammeln sich auf

diese Weise die Waaren in Tobolsk. Ein großer Theil derselben, besonders die Produkte der kolůwanischen und nertschinskischen Erzgebirge, werden von hier ebenfalls zu Wasser nach Europa verführt. Sie gehen nämlich den Tobol hinauf, bis zur Mündung der Tura; auf diesem Wege kommen noch viele Barken hinzu, welche die Bergwerksprodukte des uralischen Erzgebirges auf dem Iset und der Tawda in den Tobol verführen. Ferner die Tura hinauf bis zum Einfluß des Tagil; auf dieser Strecke gesellen sich wiederum die Fahrzeuge hinzu, die von den an der Tura, Neiwa, Niza und Püschma belegenen Hüttenwerken abgefertigt werden. Endlich den Tagil hinauf bis Tagilskaja Sloboda. Hier endigt sich das sibirische Flußsystem; die sibirischen Waaren, hauptsächlich die schweren aus dem nertschinskischen und kolůwanischen Gebirge und aus dem katharinenburgischen und werchoturischen Ural, werden nun zu Lande über einen Wolok, des-

sen Breite etwa 50 Werste beträgt, nach Utkinskaja Pristan an der Tschussowaja transportirt, und gehen dann diesen Fluß hinab in die Kama. Hier vergrößert sich die Karavane noch zuletzt durch die aus dem orenburgischen oder baschkirischen Ural die Ufa und Belaja herabkommenden Fahrzeuge, und durch die vielen, von den Pristanen an der Tschussowaja und Kama abgefertigten Barken, und vertheilt sich dann in alle Gegenden des europäischen Rußlands. Nach den südlichen Provinzen geht die Fahrt aus der Kama in die Wolga, dann diese bis zum kaspischen Meer hinab, oder nur bis Zarizün, und von hier zu Lande über Katschalinskaja in den Don; nach den westlichen Provinzen die Wolga hinauf, und durch die Twerza und den wüschneiwolotschokischen Kanal bis an die Ufer der Ostsee; nach den nördlichen, aus der Kama in die Petschora und Dwina.

2. Der Jenisei

entspringt auf dem hohen thibetischen Gebirge, ungefähr unter 49° Br. und 117° östl. L., und fällt unter 72° Br. und 100° Länge ins Eismeer. Man schätzt seine Länge auf 3000 Werste. Im sajanischen Gebirge hat er stellenweise Felsenufer, die Klippen und Strudel verursachen, auch hin und wieder eine gedrängte Strömung verursachen; doch hindert er nirgend den Wassertransport, und unterhalb Jeniseisk ist er ohne alle Gefahr zu beschiffen. Seine merkwürdigsten Uferörter sind Krasnojarsk, Jeniseisk und Turuchansk. Zwischen dem Ob und Jenisei streicht ein Landrücken hin, der dem letztern ziemlich parallel und meistens auch sehr nahe ist; ein ähnlicher Landrücken, zwischen dem Jenisei und der Lena, streicht der Lena näher, daher der Jenisei von der linken Seite nur kurze, von der rechten aber längere und stärkere Zuflüsse erhält. Diese Zuflüsse des Jenisei treffen oft

mit denen des Ob und der Lena so nahe zusammen, daß an mehreren Stellen durch Kanäle eine unmittelbare Wassergemeinschaft zwischen dem östlichsten Sibirien und den westlichsten Tobolflüssen bewerkstelligt werden könnte. Innerhalb des russischen Gebiets nimmt der Jenisei unter mehreren folgende bemerkenswerthe Flüsse auf: zur Linken, den Abakan, Kem, Jelagui und Turuchan; zur Rechten, die obere, gebirgige und niedere Tunguska.

Der Abakan

entspringt im hohen Schneegebirge, den Quellen des Tom nahe. Die Gegend, durch die er fließt, ist wenig bewohnt.

Der Kem,

ein kleiner, aber fahrbarer Strom, nähert sich dem Ket des Ob so sehr, daß beyde Flüsse wahrscheinlich durch einen 50 Werste langen Kanal vereinigt werden könnten.

Der Jelagui,

ein beträchtlicher Fluß, entspringt dem Woch des Ob ganz nahe.

Der Turuchan

nimmt seinen Ursprung in der Nachbarschaft des Tas, und dieser wirft sich in den Tasowschen Busen, der ein Theil des Obischen Meerbusens ist. An der Mündung des Turuchan steht die Stadt Turuchansk oder Mangasea.

Die obere Tunguska

ist wegen ihres ausgebreiteten Wassersystems, zu welchem auch die Baikalgewässer gehören, der merkwürdigste unter allen Jeniseiflüssen.

Der Baikalsee, im Gouv. Irkutsk, ist 550 Werste lang, und 30 bis 70 Werste breit, liegt unter 52 bis 55° Br. und 121 bis 127° L., und ist ringsum mit hohen wilden Gebirgen umgeben. Seine Tiefe ist sehr ungleich; an einigen Stellen beträgt

sie nur 3, an andern über 80 Klafter. Sein Wasserspiegel ist bey den größten Abweichungen nur um 3 Fuß verschieden, daher er auch die niedrigsten Thäler nicht überschwemmt. Zuweilen, doch nur stellenweise, wird er bey dem stillsten Wetter plötzlich unruhig. Er bedeckt sich in der letzten Hälfte des Decembers mit haltbarem Eise, und wird in der letzten Hälfte des Aprils von dieser Decke befreyt. Von den in diesen See fallenden größern Flüssen sind die obere Angara, der Bargusin und die Selenga die vorzüglichsten. Sein einziger Abfluß ist die niedere Angara. — Der Bargusin ist der kleinste unter diesen drey Flüssen; er fällt in den Bargusinschen Busen, und an seiner Mündung steht die Stadt Bargusin. — Die Selenga entspringt im flachen mongolischen Gebirge, fließt bey Selenginsk und Udinsk vorbey, und fällt beym Kloster Poßolskoje in den Baikal. Unter ihren Zuflüssen bemerken wir den Bach

Kjächta, mit dem Grenzflecken gleiches Namens. — Die obere Angara entspringt im baikalischen Gebirge, zwischen dem Witim und der Lena, und wirft sich auf der nördlichen Küste des Baikals in diesen See.

Die untere Angara, der einzige Abfluß dieses ganzen Systems, tritt bey dem ehemaligen Zollposten Nikolsk aus dem Baikal, und hat weiterhin einige Klippen, die ihre Strömung heftig machen, aber doch ein Fahrwasser lassen, das hinauf und hinunter beschifft werden kann. Sie fließt durch eine gemäßigte, fruchtbare und gut angebaute Gegend. Unter den Flüssen, die sie aufnimmt, sind die Irkuta und der Ilim die ansehnlichsten; an der Mündung des erstern steht Irkutsk; an letzterem Ilimsk. Nach der Aufnahme des Ilims verändert die Angara ihren Namen, und heißt

Tunguska, oder zum Unterschiede von den beyden andern Flüssen dieses Namens, die obere Tunguska. Von hier an ist der Fluß auch viel sicherer zu befahren, ob er gleich noch einige unbedeutende Strudel hat. Die Länge der untern Angara und Tunguska, vom Austritt aus dem Baikal bis zur Ergießung in den Jenisei, beträgt 1471 Werste.

Die gebirgige und niedere Tunguska

entspringen beyde auf dem Landrücken zwischen dem Jenisei und der Lena, und nähern sich bey ihrem Ursprunge diesem letztern Flusse sehr. Sie fließen durch wenig bewohnte Gegenden.

So wie Tobolsk der Mittelpunkt alles Verkehrs auf den Obflüssen ist, so ist es Jeniseisk auf denen des Jenisei. Es wird von hier aus vorzüglich eine vierfache Schiffahrt nach und von dem nördlichen, südlichen und

östlichen Sibirien betrieben, nämlich den Jenisei hinauf nach Krasnojarsk, diesen Fluß hinunter nach Turuchansk, die obere Tunguska und Angara hinauf nach Irkutsk, und endlich die obere Tunguska und den Ilim hinauf in die Lena nach Jakutsk. Die beyden ersten Fahrten werden hin und zurück in Einem Sommer beendigt und befördern ein unbedeutendes Verkehr. Die kleine Karavane, welche jährlich von Jeniseisk nach Turuchansk abgeht, vereinigt sich gewöhnlich mit der, die von Tobolsk vermittelst des Ob und Woch über den schon erwähnten Wolok in den Jelagui und Jenisei schifft. Da die tobolskischen Kaufleute auch ihre Fahrzeuge selbst über diesen, nur 10 Werste breiten Wolok schleppen lassen, so kehren sie dieser Beschwerde wegen von Turuchansk nicht nach Tobolsk zurück, sondern gehen mit den jeniseiskischen Kaufleuten nach Jeniseisk. — Die Fahrt nach der Lena geht die Tunguska und den Ilim hinauf bis Ilimsk, und von hier über

einen Wolok bis zum Fluß Kuta, der sich bey Ustkutskoi in die Lena ergießt. — Ungleich wichtiger, als diese Fahrten, ist der Transport nach Irkutsk, und von da zurück nach Jeniseisk. Er wird vermittelst der Tunguska und Angara bewerkstelligt, ist aber, wegen der schon erwähnten Klippen und Strudel, besonders für die hinaufgehenden Fahrzeuge, mit vieler Beschwerde verknüpft. Die Tunguska, so lange sie diesen Namen führt, hat nur zwey Wasserfälle oder vielmehr gedrängte Strömungen, nämlich den sogenannten Murskoi Porog, und 116 Werste höher hinauf einen andern. Oberhalb der Mündung des Ilim, wo die Tunguska den Namen Angara annimmt, finden sich, bis Brazkoi Ostrog, fünf größere Wasserfälle: der gefährlichste, Padun genannt, ist 589 Werste von Irkutsk entfernt; er ist 1 Werst lang, und sein Fall beträgt 2 bis 2½ Klafter. Hier müssen zur größern Sicherheit die Waaren ausgeladen werden; doch ist er bey ho-

hem Wasser auch mit beladenen Barken zu passiren, und übrigens sind die Lootsen so erfahren, daß sich selten Unglücksfälle ereignen. Die hinaufgehenden Fahrzeuge werden mit verdoppelter Mannschaft über alle diese Wasserfälle weggezogen. Die Beschwerlichkeit dieser Wasserreise macht, daß die Kaufleute, wenn sie auch noch so früh von Jeniseisk wegzukommen suchen, doch selten vor Ende Oktobers in Irkutsk anlangen. Sie pflegen sich daher hier auch nicht aufzuhalten, sondern eilen, ihre Reise zu Wasser bis nach der chinesischen Grenze fortzusetzen, wobey ihnen das gemäßigte Klima dieser Gegend zu Statten kommt, da die hiesigen Gewässer selten eher als mit Ausgange Decembers zufrieren. Eben so gehen die von Kjächta kommenden Fahrzeuge im Frühlinge großentheils ohne Aufenthalt weiter nach Jeniseisk und Tobolsk. Diejenigen Barken, welche von Jeniseisk später als Ende Oktobers ankommen, müssen in Irkutsk die Schlittenbahn erwarten.

Von Irkutsk geht die Schiffahrt theils südlich nach Kjächta, theils östlich nach Nertschinsk und weiter nach Zuruchaitu, und theils nördlich in die Lena nach Jakutsk. Die Fahrt nach Kjächta ist natürlich die wichtigste. Die Fahrzeuge werden von Irkutsk die Angara hinauf bis zu ihrem Ausfluß aus dem See Baikal gezogen, wo Nikolskaja Sastawa steht. Diese Entfernung beträgt 70 Werste. Zur Fahrt auf dem Baikalsee gebraucht man eben die platten Fahrzeuge (Doschtschenniki), die auf allen großen Flüssen Sibiriens gebräuchlich sind; mit offenen Booten, wenn sie auch noch so groß sind, ist die Ueberfahrt mißlich: doch gehen zuweilen solche Fahrzeuge nach der Mündung der Buguldeicha und zurück. Außer den kaufmännischen Barken werden von der Regierung zwey Galioten zur Ueberfahrt und zum Transport unterhalten, welche in der Mündung der Angara überwintern. Die Länge des Weges, welchen die Barken auf dem Baikal bis

zum Kloster Poßolskoi an der Mündung der Selenga zurückzulegen haben, beträgt 96 Werste. Sie laufen immer in die mittlere Mündung der Selenga ein, und gehen diesen Fluß, nicht ohne Beschwerde, hinauf bis Polowinnaja Sastawa, (105 W.) Werchnei Udinsk, (24 W.) und Selenginsk, (110 W.) Zu dieser Fahrt brauchen die Barken 10 bis 14 Tage; beym Hinabfahren haben sie nur 6 bis 8 Tage nöthig. Selten gehen die Fahrzeuge höher als bis Selenginsk hinauf; hier werden die Waaren dem Landwege übergeben, und passiren auf der großen Heerstraße durch Strelka oder Petropawlowskaja Krepost (9. W.) und Troizk (82 W.) nach Kjächta (2 W.) Wenn die Barken im folgenden Frühjahr ihre Rückfahrt nach Tobolsk antreten, werden sie gewöhnlich zu Petropawlowsk befrachtet; doch giebt es auch noch einen andern Pristan an der Selenga, dessen Abstand von Kjächta nur 15 Werste beträgt.

Jetzt

Jetzt kennen unsere Leser die berühmte, nur durch zwey Woloke unterbrochene Wasserverbindung zwischen Petersburg und Kjächta, die wir ihnen im Eingange dieser Abhandlung kürzlich anzeigten, etwas genauer; es ist hier also wol der schicklichste Ort, über die Dauer und die Kosten des Transports zwischen diesen beyden Städten einige Notizen beyzubringen. Um die mehr als 7000 Werste betragende Wasserreise zu machen, werden gewöhnlich drey Jahre erfordert, da der in diesen Gegenden so lange Winter keine Schiffahrt gestattet; aus Rußland nach Sibirien dauert diese Fahrt oft noch länger, weil man mehrere Flüsse stromauf zu befahren hat. Selten aber wird die ganze Reise zu Wasser gemacht; sondern wenn z. B. die Waaren in Einem Sommer von Kjächta bis Tobolsk gegangen sind, so führt man sie von hier gewöhnlich mit der Schlittenbahn bis zur Tschussowaja, von welcher sie den ofterwähnten Weg durch die Wolga nach Petersburg

wieder in Einem Sommer vollenden können: so daß also nur anderthalb Jahre zu diesem Transport erforderlich sind. Zu Lande gelangen die Waaren auf der großen Heerstraße, deren Länge nur 6319 Werste beträgt, in Einem Jahr, und zuweilen in noch kürzerer Zeit, von einer Grenze zur andern. — Die Kosten betragen nach den jetzigen Preisen für den Transport von Kjächta nach Petersburg zu Wasser 4, zu Lande 6 Rubel; von Tobolsk ungefähr die Hälfte, und von der Tschussowaja nach Petersburg zu Wasser 30 bis 40 Kopeken für jedes Pud.

Die Fahrt von Irkutsk nach Nertschinsk geht nur 295 Werste weit zu Wasser bis Werchnei Udinsk. Von hier muß man 419 Werste zu Lande bis an die Ingoda machen, auf welcher man mit Flößen in die Schilka hinunter fährt. — Der Weg von Irkutsk nach Jakutsk geht 230 Werste zu Lande bis zum Pristan Katschuga an der Lena, und dann diesen Fluß hinab.

3. Die Lena

nimmt ihren Ursprung am westlichen Baikalgebirge, und durchströmt das Gouv. Irkutsk bis zum Eismeer. Sie hat zwar keine Wasserfälle, aber hie und da Strudel und Uferklippen, zeigt im Sommer vielen trocknen Sandgrund, und fließt mit sehr verschiedener Geschwindigkeit. Ihre merkwürdigsten Uferörter sind WerchＯlensk, Ustilginsk, Ustkutsk, Kirensk, Olekminsk, Jakutsk und Ishiginsk. Die Lena nimmt eine Menge Nebenflüsse auf, unter welchen wir nur den Kut, die Kirenga, den Witim, die Olekma, den Wilui und den Aldan nennen wollen. Der Aldan verstärkt sich durch die Maja, und diese nimmt wiederum die Judoma auf.

Der Hauptpristan an der Lena ist Jakutsk. Die Wasserfahrt von Tobolsk und Jeniseisk hieher ist schon im Vorhergehenden angezeigt: sie geht die Tunguska und den Ilim hinauf bis Ilimsk, dann über einen

schmalen Wolok in den Kut, und aus diesem in die Lena, auf welcher man noch 1911 Werste zurückzulegen hat. — Der Weg von Irkutsk hieher führt anfangs 230 Werste zu Lande bis an den Pristan Katschuga, der 100 Werste vom Ursprunge der Lena entfernt ist, und dann diesen Fluß hinunter, eine Strecke von 2390 Wersten, bey den Städtchen und Flecken Wercholensk, Ustilginsk, Ustkutsk, Kirensk und Olekminsk vorbey, nach Jakutsk. *) Diejenigen Kaufleute, welche von der chinesischen Grenze gerade nach Jakutsk, oder von hier dorthin reisen, berühren Irkutsk auf ihrem Wege nicht. Sie schiffen von der Mündung der Selenga 22 Werste über den Baikal nach dem gegenüberstehenden Ufer, und gehen von hier gerade zu Lande nach Katschuga. Hier treffen überhaupt alle Kaufleute, die nach dem östlichen Sibirien wollen, mit

*) Billings und seine Reisegesellschaft machten diese Fahrt in 13 Tagen.

der letzten Schlittenbahn ein, und erwarten den Aufgang des Eises, um die Wasserfahrt anzutreten.

Von Jakutsk gehen jetzt nur wenige Fahrzeuge die Lena hinunter; aber in den ersten Zeiten nach der Entdeckung und Bezwingung dieser Gegenden, da das kostbare Pelzwerk noch im Ueberfluß vorhanden war, machten die jakutskischen Kaufleute häufig Wasserfahrten und Seereisen die Lena hinab, längs den Küsten des Eismeers bis in den Fluß Kowüma, wo zu Serednoi-Kowümskoi-Ostrog ein so starker Handel getrieben ward, daß dieser Ort noch jetzt den Beynamen Jarmanka führt. Mit der Abnahme des Pelzwerks ist auch dieser Schiffahrts- und Handelszweig eingegangen.

Jakutsk ist der Niederlagsort für alle Waaren, mit welchen das östliche Sibirien und die Halbinsel Kamtschatka versorgt werden. Der Abstand von hier bis Ochotsk auf dem Landwege beträgt 927 Werste; man

kann aber mehr als zwey Drittheile dieses Weges zu Wasser zurücklegen, wenn man die Lena hinab, und den Aldan, die Maja und die Judoma bis zum Pristan Judomskoi Krest hinaufschifft. Indessen ist diese Fahrt im Sommer sehr langwierig; auch hält es schwer, in diesen wenig bewohnten Gegenden Arbeiter auf den Fahrzeugen zu bekommen. Ueberdem muß man von Judomskoi Krest doch zu Lande gehen, und Pferde sind nirgend als in Jakutsk zu haben. Man sendet also gewöhnlich nur das schwerste Gepäck bey hohem Frühjahrswasser in Barken ab, und läßt alles übrige mit Pferden von Jakutsk aus transportiren. Hingegen auf der Rückreise von Ochotsk hat man den Vortheil, daß man nur bis Judomskoi Krest zu Lande gehen darf. Hier werden Flöße und Fahrzeuge gebaut, mit welchen man die Judoma, Maja und den Aldan hinabschifft. — Um die Verbindung zwischen Jakutsk und Ochotsk zu erleichtern, gab die

Regierung schon vor mehreren Jahren den Befehl, auf dieser Landstrecke Verwiesene als Kolonisten anzusiedeln; nach dem Reisebericht der Expedition des Kap. Billings war diese Gegend aber nur noch bloß von Jakuten bewohnt.

F. Schiffahrt auf den Gewässern des östlichen Weltmeers.

Die merkwürdigsten Flüsse, welche sich in das östliche Weltmeer oder in dessen verschiedene Busen ergießen, sind der Anadür, die Kamtschatka, die Bolschaja, die Ochota, der Urak, der Ud und der Amur.

1. Der Anadür

entspringt den untern Zuflüssen der Kowüma nahe, und fällt unter 65° Br. und 187° L. in den Anadürschen Meerbusen. Er nimmt nur kleine Flüsse auf, ist fahrbar, hat aber keine Schiffahrt. Der Flecken Anadürsk,

der ehemals an seinen Ufern stand, ist jetzt verlassen.

2. Die Kamtschatka,

der größte Fluß der Halbinsel dieses Namens, wirft sich in das kamtschatkische oder Bibermeer, durchfließt eine Strecke von 400 Wersten und bildet durch seine Mündung einen mittelmäßigen Hafen. An seinen Ufern finden sich die Flecken Werchnei- und Nishnei-Kamtschatsk.

3. Die Bolschaja

wirft sich auf der Westküste von Kamtschatka in das ochotskische Meer; an ihrer Mündung, die statt eines Hafens dient, steht Bolscherezk.

4. Die Ochota

fällt bey Ochotsk in eine Bucht, und bildet dadurch den Hafen dieser Stadt. Sie ist nur für kleine unbeladene Böte fahrbar, und

hat einige Werste oberhalb ihrer Mündung nur 1 bis 2 Fuß Wasser. Ihr Strom ist reissend, und ihr Bett ist mit kleinen beweglichen Kieseln angefüllt.

5. Der Urak

entspringt in der Nähe der Judoma, wirft sich in die ochotskische Bucht, und erleichtert dadurch einigermaßen den so schwierigen Transport von Jakutsk nach Ochotsk.

6. Der Ud

fällt unter 55° Br. 188° L. ins ochotskische Meer, welches hier auch das tungusische genannt wird. Einige Werste oberhalb seiner Mündung steht der Flecken Udskoi.

7. Der Amur,

Chinesisch: Helong=Kiang, fließt zwar im chinesischen Gebiet, aber seine Stammflüsse, Argun und Schilka, gehören zum russischen Reiche.

Der Argun

entspringt aus dem See Dalai-Noor, und fließt bis zur Aufnahme des Chailar ganz in der chinesischen Mongoley. Vom Chailar bis zum Amur bestimmt er die Grenze, so daß das linke Ufer Rußland gehört: an diesem Ufer liegen die russischen Flecken Zuruchaitu, Argunsk, und mehrere Berg- und Hüttenwerke. Unter den Flüssen, die der Argun von der russischen Seite aufnimmt, ist der Gasimur der größte; er hat einen Lauf von 300 Wersten, und an seinen Ufern liegen, außer einigen Schmelzhütten, auch 15 Ackerdörfer.

Die Schilka,

größer als der Argun, und ganz im Reich, entsteht aus der Vereinigung des Onon und der Ingoda.

Der Onon entspringt im hohen Gebirge, außerhalb der Grenze; er ist zwar fahrbar, aber seine Ufer sind wenig bebaut.

Die Ingoda nimmt ihren Ursprung ebenfalls im Gebirge, und vereinigt sich unter 51° 40′ Br. mit dem Onon zur Schilka. Sie läuft durch das nertschinskische Gebirge, und hat hin und wieder Felsenufer und Steinblöcke, die jedoch die Schiffahrt nicht hindern. Ihr merkwürdigster Uferort ist die Stadt Doroninsk.

Die aus der Vereinigung des Onons und der Ingoda entstandene Schilka fließt 400 Werste in südöstlicher Richtung dem Argun zu. Uferörter: Nertschinsk, unter 51° 56′ Br. an der Mündung der Nertscha, Stretinsk und die Schilkinskische Silberhütte. Kurz vor ihrer Vereinigung mit dem Argun nimmt die Schilka noch das Flüßchen Gorbiza auf, welches ebenfalls die chinesische Grenze bestimmt.

Unterhalb der Gorbiza, unter 53° Br. und 160° L. vereinigen sich der Argun und die Schilka zum Amur, der, wie schon angezeigt ist, jetzt ganz außer den Grenzen des

russischen Reichs dem östlichen Weltmeere zufließt.

Von allen hier genannten Ostmeerflüssen haben nur die Schilka, der Urak und die Kamtschatka einige Schiffahrt. Es ist schon im Vorhergehenden erwähnt worden, daß man von Irkutsk zu Wasser bis Werchnei-Udinsk, und von hier zu Lande bis an die Ingoda zu gehen pflegt, um nach Nertschinsk zu gelangen. Der Weg, den man auf der Ingoda und Schilka zurücklegen kann, beträgt 239 Werste; aber diese Wasserreise, die überdem noch mit Flößen zurückgelegt werden muß, ist, in Vergleich des beynahe doppelt so weiten Landtransports, nur eine geringe Erleichterung. Den Rückweg kann man vollends nicht anders, als zu Lande machen, da beyde Flüsse, und besonders die Ingoda, sehr seicht sind. — Von Nertschinsk bis Zuruchaitu ließe sich der ganze Weg zu Wasser machen, wenn man die Schilka bis an die Mündung des Argunflusses abwärts, und

von hier den Argun hinauf eine Reise von 418 Wersten machen wollte; aber der Landweg ist mehr als um die Hälfte kürzer und zugleich sicher, bequem und wohlfeil.

Der Urak führt dem ochotskischen Hafen die schweren Waaren zu, die von Jakutsk, durch den Aldan, die Maja und die Judoma, bis Judomskoi Krest gegangen sind. Von hier bis zu dem Pristan Urak-Plotbischa werden sie 90 Werste weit zu Lande geführt, und gehen dann den Urak hinunter.

Die Versorgung von Kamtschatka geschieht von Ochotsk aus zur See. Die Fahrt geht gewöhnlich nach Bolscherezk, ein Abstand, der auf 180 deutsche Meilen geschätzt wird. Sie ward im Jahr 1715 zum erstenmal von einem holländischen Matrosen versucht, und seit dieser Zeit unterhält die Krone zum Behuf derselben beständig einige Transportfahrzeuge. Man fährt von Ochotsk gewöhnlich im September ab, weil alsdann der Wind zur Hinreise am günstigsten ist; vom

Frühlinge bis in die Mitte des Sommers befördert er eben so sehr die Rückreise. Die Ueberfahrt geschieht gewöhnlich in 4 bis 5 Tagen; selbst wenn der Wind ungünstig ist, dauert sie selten länger als 10 bis 14 Tage.

In Kamtschatka selbst kann man im Sommer nicht anders als zu Wasser fortkommen, da es weder Pferde noch Hornvieh, noch Rennthiere daselbst giebt, und die Wege noch lange nicht hinlänglich gebahnt sind. Zur Wasserfahrt hingegen findet man überall, und besonders am Kamtschatkaflusse, Boote und Kähne in Bereitschaft. Um von Bolscherezk zu Wasser nach den russischen Wohnsitzen an diesem Flusse zu gelangen, müßte man die Bolschaja-Reka und die Büstraja hinauffahren, welches ihrer Seichtigkeit wegen sehr schwierig seyn würde. Da man außerdem von Ochotsk im Herbste hier ankömmt, so verschiebt man die Reise ins Innere der Halbinsel bis auf den Winter, da denn die Schlittenbahn alle Wege ebnet und

Hunde die Stelle des Zugviehs vertreten. Im Frühjahr hingegen geht die Rückreise sehr wohl auf den genannten Flüssen von Statten, da sie durch den schmelzenden Schnee angeschwellt werden.

II. Landtransport.

Ungeachtet der großen Vortheile, welche die innere Schiffahrt dem russischen Handel verschaft, bleibt der Landtransport immer noch ein sehr wichtiges Erleichterungsmittel desselben. Nicht alle Städte liegen an schiffbaren Strömen, nicht jede Provinz ist von Kanälen durchschnitten, und nicht zu jeder Jahrszeit sind die Gewässer fahrbar. Außerdem macht die ungeheure Größe des Reichs und die Entlegenheit der Städte gute Transporteinrichtungen doppelt nothwendig. Ein Land, in welchem die Kommunikation durch so außerordentliche Entfernungen erschwert wird, muß diesen Nachtheil durch alle nur ersinnliche Mittel zu vermindern suchen.

Die Entstehung gebahnter Wege ist zwar eine Folge des Verkehrs unter den Menschen; aber so lange die Sorge für diesen Gegenstand dem guten Willen der Privatpersonen überlassen bleibt, ist die Vervollkommnung desselben unmöglich. Sie fällt daher in allen policirten Staaten der Regierung anheim, und der Zeitpunkt, da diese sich zuerst der öffentlichen Wege annimmt, ist gewiß keine gleichgültige Epoche in der Geschichte der Kultur eines Volks. Fast in allen großen Staaten ist dieser Zeitpunkt durch kriegerische Unternehmungen herbeygeführt worden. Die Römer legten ihre bewunderswürdigen Heerstraßen nur deshalb an, um ihre siegreichen Armeen ohne Hinderniß und Zeitverlust in die eroberten Provinzen führen zu können und dadurch die Unterwerfung derselben zu sichern. Eben dieß war auch in Rußland, und zwar schon in sehr frühen Zeiten, der Fall. Schon im Jahr 1014, sagen die einheimischen Annalen, befahl

fahl Wladimir, die Wege zu bessern und Brücken zu bauen, weil er einen Feldzug nach Nowgorod vor hatte, welches ihm den Tribut verweigerte. Die umständlichere Geschichte des Wegbaus in diesen und den folgenden Zeiten gehört nicht in unsern Plan; wir begnügen uns, ein historisches Zeugniß über das Alterthum desselben aufgestellt zu haben und eilen zu neuern Anordnungen über diesen Gegenstand fort.

Die ersten kunstmäßig gebauten Heerstraßen datiren von der Regierung Peters des Großen, und dieser Fürst nahm hiebey Schweden zum Vorbilde. Der Anfang ward mit dem grundlosen Wege zwischen Petersburg und Narva gemacht, den der Kaiser beträchtlich erhöhen, mit den zu beyden Seiten des Weges niedergehauenen Bäumen belegen und mit Sand überschütten ließ, woraus ein so trockner, ebner und fahrbarer Weg entstand, daß der Augenzeuge, dem wir die-

ses nacherzählen *), ihn einen wahrhaft königlichen Weg nennt und ihn mit den alten römischen und chinesischen Heerstraßen vergleicht. Mit gleicher Sorgfalt ließ Peter auch andere Wege, vorzüglich den von Petersburg nach Moskwa, erbauen; die Vollendung dieses letztern, sehr schwierigen und kostbaren Unternehmens, fällt in das Jahr 1718. Die beyden genannten Heerstraßen, so wie auch die nach Archangel und Woronesh, mußten mit Bäumen bepflanzt, die Wälder hingegen einen Flintenschuß weit zu beyden Seiten des Weges niedergehauen werden, um das Vergnügen und die Sicherheit der Reisenden zu befördern. Eine andere lobenswürdige Einrichtung war die, daß der Kaiser alle Heerstraßen durch das ganze Reich übermessen und an denselben Werstzeiger aufstellen ließ, auf welchen die Entfernung von einer großen Stadt zur andern angemerkt ist.

*) Weber, Veränd. Rußl. III. 140.

Unter den nachfolgenden Regierungen hat man auch die übrigen Heerstraßen allmälig in bessern Stand zu setzen gesucht. Daß ihre Beschaffenheit in einem so weit ausgedehnten Reiche nicht überall gleich seyn kann, versteht sich von selbst; doch sind sie, im Ganzen genommen, gut, und hin und wieder vortrefflich. Wenn die Reisenden sich zuweilen über den schlechten Zustand der Wege zu beklagen haben, so liegt die Ursache hievon nicht in der Vernachläßigung dieses Zweiges der Landespolizey, sondern in der geringen Dauerhaftigkeit der russischen Heerstraßen, bey welchen noch bis jetzt (einige Wege in der Nachbarschaft der Residenz ausgenommen) kein eigentlicher Chausseebau angewandt wird. Die Art, wie man bey ihrer Ausbesserung verfährt, ist nämlich folgende. Man legt Bäume oder Balken über den Weg, befestigt sie an beyden Seiten durch lange Stangen und hölzerne in die Erde getriebene Pflöcke, bedeckt sie mit Faschi-

nen oder Baumzweigen, und überschüttet sie dann mit Erde und Sand. So lange eine solche Straße neu ist, fährt sichs vortrefflich auf derselben; wenn aber die Baumstämme tiefer in den Boden sinken, und wenn der Sand durch die Erschütterung des Fahrens in die Zwischenräume fällt, oder vom Regen weggespült wird, bekömmt die Straße unzählige Lücken und verursacht dem Reisenden die größte Beschwerde.

Diese Bauart ist nicht nur unzweckmäßig, weil sie unaufhörlich Ausbesserung erfordert: sie ist auch äußerst nachtheilig für die Landwirthschaft und Industrie, durch den unglaublichen Holzverbrauch, den sie veranlaßt. Ein Engländer, welcher durch Rußland reiste, machte folgende Berechnung über die Zahl der Baumstämme, welche zur Anlegung einer Straße von 150 Wersten erforderlich ist. Wenn man jeden Baum, sagt er, im Durchschnitt von 9 Zoll im Durchmesser und 23 Fuß Länge annimmt,

und voraussetzt, daß die Befestigung an beyden Seiten und in der Mitte etwa halb so viel Bäume koste, als die Belegung der Straße selbst, auch die Straße etwa 48 Fuß breit macht, so fordert dieß einen Aufwand von 2,100,000 Bäumen. — Wollte man diese Berechnung auf alle Heerstraßen und auf alle Gassen in den kleinen Städten und Dörfern im ganzen Umfange des Reichs ausdehnen, so würde die Einbildungskraft ermüden, ehe man sich einen sinnlichen Begriff von dieser ungeheuren Holzverschwendung machen könnte. *)

Diesem Uebel abzuhelfen, errichtete Katharina II. im Jahr 1786 eine Wegbaukommission, die den Auftrag erhielt, die Hauptstraßen des Reichs von Stein zu erbauen. Das erste Augenmerk der Kommission war die verfallene moskowische Heerstraße; nächstdem aber die Straße zwischen St. Peters-

*) Vergl. Th. II. S. 445. folg.

burg und Narva. Schon Peter der Große hatte zur Absicht gehabt, jene in ganz gerader Linie zu führen, wovon noch Spuren anzutreffen sind. In der Folge hatte der Geheimerath Sievers, als Gouverneur von Nowgorod, Pskow und Twer, sonderlich von dem Theil der Straße, der diesen Provinzen angehört, zu zeigen sich bemüht, wie Peters Projekt, der häufigen Morastgegenden und anderer Hindernisse ungeachtet, ausführbar sey, und wie daraus für die Krone sowol als für das Publikum größerer Nutzen erwachsen würde, als aus der Beybehaltung des bisherigen, sehr gekrümmten, mithin viel längeren Weges. Seit Peters I. Zeit sind aber viele neue Städte und Dörfer längs der Straße angelegt worden, die ihre Nahrung großentheils derselben verdanken. Nicht ohne Ursache fürchtete man, daß die Verlegung der Straße das Veröden dieser Orte nach sich ziehen würde, und da man der Meynung war, daß dieser Nachtheil

durch die zu hoffenden Vortheile nicht aufgewogen werden könne, so bestimmte man sich für den erneuerten Bau der alten Straße, und beschloß an selbiger eine breite und dauerhafte Chaussee aufzuführen.

Zur Bewerkstelligung dieses großen Unternehmens schienen der Wegekommission anfangs fünf Millionen Rubel hinlänglich; sie erhöhete aber nachher ihren Anschlag auf sieben Millionen, die auch bewilligt wurden. Der Brückenbau verdiente die erste Aufmerksamkeit, da die meisten der 200 an der Straße befindlichen Brücken schadhaft waren, und zum Theil einen baldigen Einsturz befürchten ließen. Die Kommission wandte so viel Thätigkeit an, diesem Gebrechen abzuhelfen, daß in kurzer Zeit 180 neue, massive und geschmackvolle Brücken, größtentheils von Granit, erbaut wurden. Auch die Chaussee ward binnen wenigen Jahren von Petersburg aus über 300 Werste weit aufgeführt, so daß sie also beynahe die Mit-

te der Entfernung zwischen beyden Hauptstädten erreichte. Alles dieses wurde ohne Belästigung des Landmannes, durch Lieferungskontrakte (Podrjäde) veranstaltet; von der angewiesenen Summe waren bereits drey Millionen verwendet. Der doppelte Krieg, in den sich Rußland seitdem verwickelt sah, hemmte den Fortgang dieses wahrhaft nützlichen Unternehmens.

Die Straße von St. Petersburg nach Narva macht den übelkonditionirtesten Theil der rigischen Heerstraße, die, von Narva bis Riga, überall wo das Lokal es erlaubt, sich in gutem Stande befindet. Die Kosten des Chausseebaues auf der ersterwähnten Strecke, welche 145 Werste beträgt, schlug man auf 400,000 Rubel an, wovon 80,000 zu dem bisherigen Anfang verwendet worden sind.

Die Muße, welche die Unterbrechung dieser Arbeiten der Kommission verschaffte, wurde von derselben zur Ausarbeitung einer

Straßenbau-Ordnung benutzt, welche sowol vom Straßen- als Brückenbau handelt. Der Bau der größeren Landstraßen nach dem hier vorgezeichneten Plane würde freylich sehr kostbar seyn, aber auch allen Forderungen Genüge leisten. In tiefen, morastigen Gegenden sollen sie für die üble Jahrszeit in der Mitte drey Klafter breit gepflastert; für die Winterfahrten und Reisen bey trockner Witterung aber zu beyden Seiten anderthalb Klafter breit ungepflastert; und endlich in höhern Gegenden und bey festem Erdreich durchaus ohne Pflaster und bloß mit Kies bedeckt seyn. Auch werden Abflußgräben zu beyden Seiten, und zum Besten der Fußgänger Trottoirs, die durch Steinblöcke von den Wagengleisen abgesondert seyn müßten, verlangt.

So weit waren die Arbeiten und Vorschläge der Wegebaukommission gediehen, als der Tod Katharinens II. ihrer Wirksamkeit ein Ende machte. Kaiser Paul hob

die Kommission gleich beym Antritt seiner Regierung auf, erließ aber von Zeit zu Zeit mehrere geschärfte Befehle, die Heerstraßen, nach dem Muster der livländischen, in Stand zu setzen, und überall für die gute Unterhaltung derselben auf das strengste zu sorgen. Von dem jetztregierenden Kaiser ist mit mehr als bloßer Wahrscheinlichkeit zu erwarten, daß er den Plan seiner unsterblichen Großmutter wieder aus der Vergessenheit hervorrufen, und dadurch der innern Kultur seines Reichs ein neues wirksames Beförderungsmittel darbieten wird.

Das Bedürfniß guter Heerstraßen wird zwar jetzt in Rußland mit der Zunahme des Verkehrs immer fühlbarer, aber es ist hier jedoch bey weitem so dringend nicht, als in vielen andern Ländern. In den mehresten Gegenden dieses Reichs wird der Transport der Waaren und das Reisen durch eine vier= bis sechsmonatliche Schlittenbahn erleichtert, und während dieser

Zeit leistet der Schnee und Frost dem innern Handel bessere Dienste, als die vollkommensten Chausseen im Sommer thun könnten. Ein Pferd schleppt bey gutem Winterwege anderthalbmal so viel, als es im Sommer auf der ebensten Straße ziehen kann; das Reisen geschieht mit ungleich größerer Schnelligkeit; das Fuhrwerk ist einfacher, wohlfeiler und wird weniger abgenutzt; die Wege sind endlich viel kürzer, da sie in der geradesten Richtung über Moräste, Flüsse und Seen geführt werden können. Aus dieser Ursache werden auch alle große und schwierige Transporte (woron wir in der Folge mehrere Beyspiele anzuführen Veranlassung haben werden) auf den Winter verschoben, und die Fracht ist in dieser Jahrszeit so wohlfeil, daß sie die Kosten des Wassertransports in einigen Provinzen kaum übersteigt. Um zu zeigen, wie sehr die Kosten der Winter- und Sommerfracht verschieden sind, bemerken wir hier, daß man gegenwärtig für den Transport zu

Lande von Petersburg nach Moskwa im Sommer 90 bis 100 Kopeken, im Winter aber, je nach Beschaffenheit der Schlittenbahn, 25 bis 30, höchstens aber nur 50 Kop. per Pud bezahlt.

Das Fuhrwesen macht in Rußland ein sehr ansehnliches Gewerbe, wie man schon aus der großen Anzahl von Menschen schließen kann, welche sich mit demselben ausschließlich beschäftigen. Zufolge den Revisionslisten vom Jahr 1783 fanden sich in zwanzig der damaligen Gouvernements über 38,000 Fuhrleute; bloß das Nowgorodische hatte deren 6691. Diese Leute bilden eine ganz eigene Klasse im Bauernstande, und werden bey den Volkszählungen besonders verzeichnet. Sie heißen Jämschtschiki oder Postbauern, weil sie die Reisenden auf den Stationsdörfern (Jam) mit Vorspannpferden versehen und eigne Gilden ausmachen, die ihre Vorsteher, Aelterleute, Zunftgesetze und dergl. haben. Iswoschtschiki

hingegen nennt man die Bauerfuhrleute, die zwischen ihren Feldarbeiten, meistens aber im Winter, Frachtfuhren (Wos) besorgen. Peter der Große befahl im Jahr 1713, daß die Jämschtschikspferde, die auf den Stationen stünden, nicht zu Frachtfuhren genommen werden sollten, und schied durch diese Anordnung die Reisepost völlig vom Fuhrwesen; doch ward es den Jämschtschiken frey gestellt, mehr als die zu den Stationen bestimmte Anzahl von Pferden zu halten, und mit diesen Frachtfuhren zu besorgen.

Die russischen Fuhrleute reisen gewöhnlich in Gesellschaften oder Karavanen zu 25 bis 100 einspännigen Fuhren. Sie übernehmen sehr weite Transporte, nicht bloß innerhalb des Reichs, sondern auch in auswärtige Länder, hauptsächlich nach Danzig, Königsberg, Berlin, Breslau, Leipzig; sie führen sogar Reisende zuweilen bis nach Wien und Paris. Das Frachtgeld wird nach dem Gewicht Pudweise verdungen. Ein einspän-

niger Wagen oder Schlitten ladet nach Beschaffenheit des Weges 25 bis 35 Pud; und meistens führt ein Fuhrmann zwey bis vier Wagen. So wie die innere Schiffahrt durch keine Abgaben belästigt ist, so giebt es auch für den Landtransport nirgend Wegezölle oder beschwerliche Visitationen.

Die rigische Kaufmannschaft hat seit 1780 ein Fuhrwesen nach St. Petersburg etablirt, in welchem nur eine bestimmte Anzahl von Fuhrleuten zugelassen wird, die alle vierzehn Tage einmal mit Geld und Gütern von Riga nach St. Petersburg abgehen und dort Rückfracht nehmen. Die Kaufmannschaft hat sich verpflichtet, ihre Waaren und Gelder auf keinem andern Wege, als durch diese Fuhrleute abzusenden oder kommen zu lassen, bey Strafe von hundert Dukaten. Dagegen ist eine Fuhrmannskasse errichtet, in welche jeder Fuhrmann bey jeder Reise $2\frac{1}{2}$ Rubel erlegt, welcher Beytrag zu einem beständigen Fonds dient, um bey etwannigen

Unglücksfällen hinlängliche Schadloshaltung zu leisten. Die Frachtpreise sind ein für allemal billig bestimmt; sie betragen von Riga bis St. Petersburg für 1000 Dukaten, Reichsthaler oder Rubel, 5 Rubel; von einem Schiffpfund Gut aber 10 Rubel; nach Dörpt und Narva sind die Frachtpreise natürlich geringer. Dieses Etablissement ist das einzige in Rußland, welches einen regelmäßigen Waarentransport zwischen zwey großen Handelsstädten besorgt, und welches, da die Fuhrleute auch Reisende mitnehmen, einigermaßen die Stelle der fahrenden Posten in andern Ländern vertritt.

III. Postwesen.

Das Postwesen hängt so genau mit dem Waarentransport zusammen, und ist überhaupt ein so unentbehrliches Beförderungsmittel des Handels, daß wir desselben nirgend füglicher erwähnen können, als hier. Es theilt sich seiner Natur nach in zwey ver-

schiedene Zweige, in die Reisepost und in die Briefpost. Von beyden werden wir in möglichster Kürze eine befriedigende Schilderung zu geben versuchen.

Der Ursprung der Reisepost in Rußland fällt aller Wahrscheinlichkeit nach schon in das vierzehnte Jahrhundert; doch ist es mit dieser wie mit vielen andern nützlichen Einrichtungen gegangen: sie hat sich nur allmälig vervollkommt. Anfangs gab es gar keine Anstalt, um Reisende von einem Orte zum andern zu bringen; wer reisen wollte, sah sich genöthigt, sein eigenes Fuhrwerk anzuschaffen oder in den Dörfern Bauernpferde zum Vorspann zu miethen. Mit der Zunahme des Verkehrs, da das Reisen immer häufiger wurde, entstand hieraus für die an großen Heerstraßen gelegenen Dörfer nach und nach ein so einträglicher Erwerbszweig, daß viele Bauern ihren Vortheil dabey fanden, die Fortschaffung der Reisenden zu ihrem Hauptgewerbe zu machen, und den Ackerbau

bloß als ein Nebengeschäft zu betreiben. Allmälig fingen diese Bauern an eine eigne Klasse zu bilden und sich zunftmäßig zu organisiren. Man nannte die Dörfer, wo solche Bauern vorhanden waren, „Jam," welches so viel als Station bedeutet, und die Fuhrleute, „Jamschtschiki." Den Zeitpunkt, in welchem diese Fuhrmannszunft entstanden seyn mag, können wir nicht mit Gewißheit angeben: doch findet sich der Name Jamschtschiki schon in Nachrichten aus dem funfzehnten Jahrhunderte.

Diese Einrichtung, welche ihr Daseyn bloß der Industrie russischer Bauern zu verdanken hatte, war zu den Zeiten des Barons von Herberstein schon eine öffentliche Anstalt geworden. Dieser Reisende, der als Gesandter des Kaisers Maximilian I. in Rußland war, meldet in seinen Nachrichten, daß damals schon überall im ganzen Reiche Posten bestellt waren, daß es außer den Jamschtschikspferden auch Zarische Postpferde auf

den Stationen gab, daß das Postgeld für ein Pferd auf 10 bis 20 Werste drey Kopeken betrug, und daß man reitend, aber sehr schnell reiste. Die merkwürdige Stelle des Originals kann man in der Anmerkung 2) nachlesen. Merkwürdig nenne ich sie deswegen, weil sich aus derselben erweiset, daß die regelmäßige Einrichtung der Posten in Rußland früheren Ursprungs ist, als in Deutschland, wo sie erst mit dem letzten Regierungsjahre Maximilians (1516) eingeführt wurde; vielleicht ist sie sogar älter als in Frankreich, wo die Posten bekanntlich seit dem Jahr 1466 bestehen.

Herbersteins Zeugniß wird durch alle spätere Nachrichten bestätigt. Im Jahr 1569 erhielten die Britten, in ihrem mit Iwan II. geschlossenen Handelstraktat, die Erlaubniß in Rußland mit Postpferden reisen zu dürfen, doch nur im Nothfalle; auch mußten sie bescheinigen, wie viel Pferde sie bekommen hatten, damit die Kronkasse nichts

dabey verlöre. *) Im Jahr 1599 wurden, wie wir schon anderswo erzählt haben, in Sibirien eigne Kolonieen von Jamschtschiken zur Besorgung der Zarischen Post angesiedelt. **) Schon zu Anfange des sechzehnten Jahrhunderts bestand — seit wie lange, wissen wir nicht — ein Tribunal, unter der Benennung „Jamskoi-Prikas," welchem alle Jamschtschiki unterworfen waren, und woselbst die Reisepässe ausgefertigt wurden. Jeder Jamschtschik oder Postbauer bekam einen jährlichen Gehalt von 30 Rubeln, war von allen Abgaben befreyt, und konnte daneben seinen Ackerbau treiben. Dagegen waren die Jämschtschiki verpflichtet, mit einer gewissen Anzahl von Pferden in bestimmten Dörfern zum Dienst des Zars bereit zu seyn, wofür sie jedoch bey jeder Fahrt noch ein außerordentliches und für die damalige Zeit sehr ansehnliches Trinkgeld er-

*) Vergl. Th. IV. S. 482.
**) Vergl. Th. IV. S. 335.

hielten. Diese Vortheile machten, daß die Zahl der Jamschtschiki sich überall vermehrte, und die Aufnahme in diese Zunft von den Bauern eifrigst nachgesucht wurde. Das Reisen selbst war so leicht, bequem und schnell, daß Ausländer, welche damals in Rußland weite Reisen machten, dieser Einrichtung mit dem größten Beyfall erwähnen 3).

Bey alledem war diese Reisepost doch keine ganz öffentliche Anstalt, da sie nur für den Zarischen Hof, oder für Reisende in Zarischen Geschäften bestimmt war; Privatpersonen konnten sich derselben zwar ebenfalls bedienen, da aber kein Postgeld festgesetzt war, so mußten sie auf jeder Station mit den Fuhrleuten eine freye Uebereinkunft treffen. Erst mit dem Jahr 1713 nahm diese Anstalt den Karakter einer wahren Reisepost an, als Peter der Große jedem Reisenden, der einen Vorspannpaß vorzeigen würde, Jämschtschikspferde zu liefern befahl,

und zugleich den Preis derselben bestimmte. Diesem Befehl zufolge bezahlte man für jedes Pferd auf jede Werst von Petersburg bis Nowgorod einen, weiterhin im Reich aber nur einen halben Kopeken. *) Auf allen Heerstraßen mußten nun Jams errichtet, und bey jedem eine bestimmte Anzahl Pferde unterhalten werden. Die Postbauern behielten zwar ihre Bauernkleidung bey, mußten aber im Dienst einen Reichsadler von Messing vor die Brust hängen. Statt der Jamskoi-Prikas ward eine Jamskoi-Kanzley errichtet, und derselben ein Komptoir in Moskwa untergeordnet. Die jährliche Besoldung der Jamschtschiki fiel nun weg, da sie statt derselben das Postgeld von den Reisenden erhielten.

Alle diese Einrichtungen fanden jedoch nur in den großrussischen Provinzen und in Sibirien statt; in den eroberten Ländern,

*) Ukas vom 27. Nov. 1713.

wo es keine Jamschtschiki gab, mußten andere Veranstaltungen zur Besorgung der Reisepost getroffen werden. In Liv- und Ehstland übertrug man sie der dortigen Ritterschaft; in der Ukraine den dortigen Landleuten; in den südlichen Gouvernements den daselbst ansäßigen Kosaken; auf den Stationen von Moskwa nach Orenburg mußten Tataren die Post unentgeltlich besorgen, wogegen sie von der Rekrutenlieferung und allen Abgaben befreyt wurden; eben dieß war auch der Fall in einem großen Theil von Sibirien, mit den dortigen Kosaken und einheimischen Völkerschaften 4).

Die merkwürdigste Veränderung in der von Petern dem Großen eingerichteten Jamschtschikspost machte ein Befehl vom Jahr 1781, durch welchen die Jamskoi-Kanzley aufgehoben, und alle unter derselben gestandene Jamschtschiki der Gerichtsbarkeit der Gouvernementsregierungen unter-

worfen wurden. *) — Das Postgeld, welches im Jahr 1762 von Petersburg bis Nowgorod auf 2, und weiterhin auf einen Kopeken erhöht worden war, wurde 1783 im ganzen europäischen Rußlande auf gleichen Fuß, nämlich auf zwey Kopeken für die Werst festgesetzt; nur auf den ersten Stationen von und nach Petersburg und Moskwa mußten vier Kopeken bezahlt werden. In Sibirien wurde das alte Postgeld beybehalten. **)

Unter der Regierung Pauls I. ist die ehemalige Verfassung der Jämschtschikspost, so wie sie durch Petern den Großen bestimmt worden war, in der Hauptsache beynahe völlig wiederhergestellt worden. Der wichtigste Ukas hierüber erging am 19. Jan. 1797, welchem zufolge alle Posten und Stationen der Aufsicht der Oberpostdirektion

*) Ukas vom 25. Jun. 1781.

**) Ukas vom 24. Jul. 1762 und 4. April 1783.

übergeben wurden. In Gemäßheit dieses Befehls hob auch der Senat im Julius des genannten Jahrs alle bisher zur Unterhaltung der Posten bestandene Kontrakte und Steuern auf, 5) erhöhete aber dagegen das Postgeld für jede Werst um einen Kopeken: eine Auflage, die von dem Reisenden für seinen ganzen zurückzulegenden Weg voraus an die Krone entrichtet werden muß. Die Summe, die aus dieser Erhöhung des Postgeldes entsteht, wird der Direktion des Wege- und Wasserbaus abgeliefert, und ist zur Erbauung und Unterhaltung der Landstraßen bestimmt.

Aus dem bisher angeführten wird man ersehen haben, daß es in Rußland keine eigentliche fahrende Posten oder Landkutschen giebt, die zu bestimmten Zeiten mit Reisenden von einem Orte zum andern abgehen. Wer in Rußland mit der Post reisen will, muß sich einen Vorspannpaß (Podoroshnaja) verschaffen, den man, wenn man aus dem

Reich reisen will, nicht eher erhält, als bis man seinen Namen dreymal in den Zeitungen hat bekannt machen lassen. In diesem Paß ist angezeigt, wie viel Pferde der Reisende auf jeder Station bis zum Ort seiner Bestimmung erhält; übrigens muß der Reisende sich mit seinem eignen Fuhrwerk versehen, wenn er bequem reisen will, denn auf den Stationen erhält er nur Kibitka's, eine Art leichter Fuhrwerke, deren Beschaffenheit aus allen Reisebeschreibungen bekannt ist. — Die Entfernung der Poststationen war bisher sehr verschieden, und betrug zuweilen bis 40 Werste; nach dem vorhin erwähnten Befehl vom Jahr 1797 darf gegenwärtig keine Station mehr als höchstens 30 Werste von der andern entfernt seyn. Auch ist den Gouverneurs Befehl ertheilt worden, die Anzahl der Pferde, die auf jeder Heerstraße vorhanden seyn müssen, nach dem jetzigen Zustande des Verkehrs neuerdings zu bestimmen, und aufs strengste dar-

über zu wachen, daß diese Anzahl immer vollständig erhalten werde. — Die Anzahl der Pferde, welche der Reisende bekömmt, wird nach Beschaffenheit seines Gepäckes, der Wege und der Jahrszeit bestimmt; gewöhnlich werden zwey Personen, jede mit 10 Pud Gepäk, von zwey Pferden fortgeschafft. — Die Postillions haben keine Posthörner, fahren in ihrer Bauerkleidung, und tragen jezt auch keinen doppelten Adler mehr auf der Brust.

Man reiset wahrscheinlich in keinem Lande schneller als in Rußland, besonders im Winter. Die russischen Pferde haben Stärke, Ausdauer und sind an große Anstrengungen gewöhnt. Oft legt man eine ganze Station in beständigem Galop zurück, selbst wenn der Reisende nicht darauf dringt. Nach den Postverordnungen müssen die Postillions vom 1. Dec. bis zum 15. März, und von der Mitte des Mays bis in die Hälfte des Sept. in einer Stunde zehn Werste, in den übrigen

Jahrszeiten aber nur acht Werste fahren; es ist also etwas sehr gewöhnliches, in 24 Stunden mehr als 250 Werste oder 36 deutsche Meilen zu reisen, wie man in den Berichten aller Reisebeschreiber finden wird. Von Haven, der im Februar 1744 von Petersburg nach Moskwa reiste, legte diesen Weg, der damals 748 Werste oder 105 deutsche Meilen betrug, in 72 Stunden zurück. *)

Auf den mehresten Stationen erhält man nichts als Vorspann, der gewöhnlich mit der äußersten Schnelligkeit besorgt wird; aber selten findet man Wirthshäuser; für alle Bequemlichkeiten muß daher der Reisende selbst sorgen. Die Bauern oder Postkommissare, bey welchen man einkehrt, sind zwar gegen die geringste Bezahlung, und im Innern des Reichs auch ohne diese, überaus gastfrey; aber diese Nationaltugend erspart dem verwöhnten Reisenden selten die Beschwerde,

*) Büschings Magazin, X. 316.

sein Flaschenfutter, seine Zehrung und seine Betten bey sich zu führen. Diese Schilderung gilt jedoch nicht von allen Provinzen. Auf der großen Heerstraße zwischen den Residenzen, und von hier nach Riga, in Weißrußland und an einigen andern Orten giebt es sehr gut eingerichtete Gasthöfe, wo man für ein mäßiges Geld zum Theil vortreflich bedient wird. Jetzt ist der Befehl ertheilt, überall die auf den Stationen errichteten Posthäuser auszubessern und für ihre Bestimmung bequemer einzurichten. Die musterhafte Verfassung der livländischen Poststationen kam unter der Kaiserinn Anna zu Stande. Die Beschreibung der guten Aufnahme, die Coxe in den wohleingerichteten Posthäusern in Weißrußland fand, mag man in diesem Reisebeschreiber selbst nachlesen.

Das Postgeld (Progon) wird auf jeder Station zum voraus erlegt. Ungeachtet der verschiedenen Erhöhungen, die man seit der Einführung desselben vorgenommen hat, ist

das Reisen dennoch in Rußland wohlfeiler, als in allen übrigen europäischen Ländern; Personen, die in Geschäften der Krone oder auf deren Kosten reisen, bezahlen nur das halbe Postgeld. Außerdem ist der Gebrauch eingeführt, den Postillions auf jeder Station ein kleines Trinkgeld zu geben *), welches diese gutmüthigen Menschen durch ihre Dienstfertigkeit und durch die fröhliche Laune, die sie auch bey dem ärgsten Wege und Wetter selten verlieren, reichlich verdienen.

Fast in allen Postdörfern des eigentlichen Rußlands sind außer den Jamschtschiken auch Bauern vorhanden, die ihre Pferde für Reisende hergeben und die deswegen Freywillige (Ochotniki) genannt werden. Diese Bauern helfen nicht nur der Post aus, wenn sie an Pferden zu kurz kommt, sondern sie unterhal-

*) Etwa 5 bis 10 Kopeken. Auf den großen Heerstraßen, die viel von Ausländern besucht werden, etwas mehr.

ten auch eine Verbindung auf den besuchtesten Heerstraßen, und haben ihre Kommissionärs in den Städten. Wer sich an diese wendet, kann mit ihnen die ganze Reise verdingen; man fährt auf diese Weise eben so schnell und etwas wohlfeiler, als mit der Post. — Die vielen Anstalten, welche fast überall in Rußland zur Fortschaffung der Reisenden vorhanden sind, machen die Einführung regelmäßiger fahrender Posten völlig entbehrlich. Man darf sich daher nicht wundern, daß selbst in den bevölkertesten Gouvernements zwischen den Kreisstädten keine Reisepost geht. Unter Katharinens Regierung wurden in einigen Provinzen auf den Nebenstraßen Poststationen angelegt, aber man mußte sie wieder eingehen lassen, da die wenigsten Reisenden von dieser Einrichtung Gebrauch machten.

Die Einführung der Briefpost ist Rußland eben dem verdienten Deutschen schuldig, dem es auch die Einführung der

Tuchmanufakturen und Papiermühlen verdankt. Johann von Schweden war es, der im Jahr 1663 die erste Briefpost in Moskwa errichtete, da vor dieser Zeit alle Briefe durch eigends abgeschickte Boten besorgt werden mußten. Diese Post ging zweymal in der Woche von Moskwa nach Riga und Wilna ab, und brachte eben so oft Briefe aus dem übrigen Europa zurück. Das Briefporto betrug von jedem Solotnik bis Riga 10, und bis Berlin 25 Kopeken.— Sobald die Post in Moskwa ankam, mußte das Felleisen sogleich auf das Schloß in die Poßolskoi-Prikas oder Gesandtschaftskanzley gebracht und daselbst geöffnet werden, damit keine Privatperson eher als der Hof von dem unterrichtet seyn möchte, was sowol im Reich als außerhalb Landes vorging; vorzüglich aber, um jede gefährliche oder verdächtige Korrespondenz zu entdecken, weshalb alle Briefe zuerst durch die Hände des Oberkanzlers gingen. — Mit der Post kamen

auch holländische, hamburgische, königsbergische und andere, sowol gedruckte als geschriebene Zeitungen an, die der Zar sich in russischen Uebersetzungen vorlesen ließ. *)

Diese Nachricht, die wir beynahe wörtlich aus den Memoires eines glaubwürdigen Augenzeugen entlehnt haben, läßt keinen Zweifel über den Ursprung und das Alter der Briefpost in Rußland; man thut also sehr Unrecht, wenn man ihre Einführung Petern dem Großen zuschreibt. Dieser Fürst hat sie nur vervollkommt und gemeinnütziger gemacht: da sie bis auf seine Zeit beynahe bloß für den schriftlichen Verkehr mit dem Auslande bestimmt war, so blieb ihm noch das große Verdienst, sie über alle Provinzen seines Reichs zu verbreiten. Er befahl daher, „in allen großen, an Heerstraßen gelegenen Städten zur Beförderung der Ukasen und Briefe ordinaire Posten anzulegen.“ Der Ukas,

*) Kilburger, in Büschings Magaz. III. 319.

Ukas, welcher hierüber erging, ist vom 24. May 1720; Weber hingegen, ein damals in Petersburg anwesender Schriftsteller, setzt die Errichtung derselben schon in das Jahr 1718. *) „In diesem Jahr, sagt er, sind reitende Posten auf deutschem Fuß angelegt worden. Die Postillions müssen blasen, so gut sie können, und tragen graue Röcke, auf welchen, hinten auf dem Rücken, ein von rothem Tuch ausgeschnittenes Posthorn aufgenäht ist.“ Wahrscheinlich führt Weber nur die Veränderung an, die Peter mit der schon vorhandenen auswärtigen Post vornahm; die Errichtung der einheimischen kann nach jenem Ukas nicht früher als im Jahr 1720 Statt gefunden haben.

Seit dieser Zeit ist die Briefpost immer mehr vervollkommt worden; ihre gegenwärtige Verfassung ist folgende:

Das gesammte Postwesen steht unter einer Oberpostdirektion, die ihren Sitz

*) Webers veränd. Rußl. I, 126.

in St. Petersburg hat und deren Chef der Reichsoberpostdirektor ist. Unter diesem Departement stehen drey Postämter, von welchen jedes einen Postdirektor hat, nämlich das Petersburgische, das Moskowische und das Kleinrussische. Von diesen Postämtern sind die Postkomptoirs und Postexpeditionen in den Städten abhängig, welche durch Postmeister verwaltet werden.

Das St. Petersburgische Postamt ist gleichsam der Vereinigungspunkt aller in- und ausländischen Korrespondenz, und in dieser Rücksicht das wichtigste. Die Posten, welche bey demselben ankommen und abgehen, sind folgende: 1) Die Moskowische, welche Briefe in das Reich befördert und von dorther zurückbringt; sie kommt und geht zweymal in der Woche, und jedesmal wird eine Extrapost, eine leichte und eine schwere Post zugleich abgefertigt. Die Extrapost nimmt Privatbriefe für taxmäßige Bezah-

lung nach dem Gewicht; die leichte Pakete, die nicht über fünf Pfund schwer sind, ferner Kronpakete in Oktav und Quart ohne Bezahlung; die schwere endlich Foliopakete der Krone und schwere Pakete der Partikuliers, zu 2 Rubel für das Pud, oder 2 Kopeken für das Pfund. 2) Die Mitauische, bringt zweymal wöchentlich Briefe aus den mehresten europäischen Ländern. 3) Die Rigische, kommt und geht zweymal in der Woche; bringt Briefe aus Livland, und nimmt alle ins Ausland gehende mit. 4) Die Weiß- und Kleinrussische, kommt und geht zweymal. 5) Die Wiburgische, kommt und geht zweymal, bringt und versendet aber nur einmal Briefe nach Schweden. 6) Die Archangelsche, kommt und geht einmal die Woche. 7) Die Jaroslawische, kommt und geht zweymal. 8) Die Dubossarüsche, nach und von Jassy, Konstantinopel, u. s. w. kommt und geht den 1. und 16. jedes Monats. 9) Die Kronstädtische Post

geht im Sommer täglich ab und zu; im Winter nur einmal in der Woche.

Das Moskowische Postamt hat die meisten Geschäfte, denn sein Gebiet reicht bis an die äußersten Grenzen Sibiriens. Es hat daher auch ein weit stärkeres Personale als das Petersburgische, und unter demselben standen schon vor der letzten Theilung von Polen 108 Postkomptoirs. Es fertigt sieben verschiedene Posten ab, die aber sämtlich, die Petersburgische ausgenommen, nur einmal in der Woche kommen und gehen.

Die Postkomptoirs und Postexpeditionen, welche jedesmal zu dem Sprengel eines der drey Postämter gehören, werden durch Postmeister verwaltet. Nach der Errichtung der Statthalterschaften im Jahr 1775 vervielfältigte man diese Stellen so sehr, daß jede Kreisstadt ihren eigenen Postmeister hatte. Man nahm hiezu verabschiedete Offiziere, und wies jedem einen Gehalt von 250 Rubeln an; die Krone gab auch die

erforderlichen Kosten her, um die Beförderung der Briefe aus den Gouvernements nach den Kreisstädten durch reitende Boten zu besorgen. Diese Einrichtung veranlaßte bey der Größe des Reichs ungeheure Ausgaben, die in keinem Verhältniß mit dem bezweckten Nutzen standen; es wurden daher, einige Jahre später, diejenigen Postmeisterstellen wieder aufgehoben, welche weniger einbrachten als ihre Unterhaltung kostete. *) In den mehresten Gouvernements wird jetzt die Briefpost zwischen den Kreisstädten durch eigends angeordnete Boten besorgt, deren Besoldung von den Magistraten der Städte aus den Geldern bestritten wird, die durch das Briefporto einkommen. Zur Beförderung der Briefe aus den Kreisstädten auf die Güter vereinigen sich gewöhnlich mehrere Edelleute.

Die Posttaxe, welche ehedem sehr verschieden war, ist seit dem Jahr 1783

*) Ukas vom 13. May. 1788.

durch das ganze Reich gleichförmig. Briefe zahlen von jedem Loth (drey Solotnik) auf 100 Werste zwey Kopeken, auf weniger als 100 Werste einen Kopeken, u. s. w. Das Gewicht eines jeden Briefes wird wenigstens für ein Loth angenommen. Pakete zahlen von jedem Pfunde so viel als Briefe von jedem Loth. Ein einfacher Brief von Petersburg bis Nishne-Kamtschatsk kostet also nicht mehr als 2 Rub. 14. Kop. — Alle Briefe, die im Innern des Reichs laufen, müssen von dem Absender völlig frankirt werden, und mit russischer Aufschrift versehen seyn. Gelder, in Gold, Silber, oder Bankassignationen können ebenfalls auf der Post versendet werden; nur wird dafür, außer dem Briefporto, ein halb Prozent vom Werth entrichtet, wogegen das Postamt für die Sicherheit der Gelder steht. *)

*) Ukas vom 9. März 1783. Im Jahr 1793 hatte die Oberpostdirektion an ersparten Geldern über eine halbe Million in der Reichs-Leihebank stehen.

Die Summen, welche man auf diese Weise verschicken will, müssen im Postkomptoir vorgezeigt und eingesiegelt werden, worauf die Post den Umschlag ebenfalls mit ihrem Siegel versieht; der Empfänger quittirt im Schnurbuche. Im Jahr 1791 wurden bloß durch das Moskowische Postamt 30 Millionen Rubel nach verschiedenen Gegenden des Reichs versendet.

So äußerst billig das Briefporto innerhalb des Reichs ist, so kostbar wird die auswärtige Korrespondenz; da nicht nur alle nach fremden Ländern gehende Briefe entweder ganz oder doch großentheils frankirt werden müssen, 6) sondern da auch alle ankommende den Empfänger wenigstens das Porto von Memel, und oft von viel weiter entlegenen Städten kosten. Für Handelshäuser, die einen starken Briefwechsel mit

(Vergl. Suppl. Bd. No. XV.) Die Kenntniß dieses Umstandes muß dem Publikum eine große Sicherheit gewähren.

dem Auslande unterhalten, wird die Berechnung des Briefporto oft ein sehr lukrativer Artikel; aber Privatpersonen, denen ihre Korrespondenz nichts einbringt, sehen sich genöthigt, diese aufs äußerste zu beschränken. Doppelt lästig wird also hier die Zudringlichkeit, welcher Leute von einigem Ruf oder Ansehen so leicht ausgesetzt sind, mit leeren Komplimentenbriefen oder Anfragen heimgesucht zu werden. Die Post erlaubt zwar dem Empfänger, unerbrochene Briefe retour gehen zu lassen; aber in der Gefahr, einen vielleicht interessanten Brief zu verlieren, oder möglicher Weise einen Freund zu beleidigen, wird selten jemand von dieser Vergünstigung Gebrauch machen, der seiner Sache nicht völlig gewiß ist.

In den mehresten Ländern sind die Posten eine ergiebige Quelle von Staatseinkünften; in Rußland sind sie es nicht. Hier werfen sie der Krone nur in denjenigen Provinzen einen reinen Ertrag ab, wo ihre Un-

terhaltung von den Einwohnern selbst bestritten wird; in allen übrigen hingegen setzt der Staat sehr ansehnliche Summen zu, da fast alle Posten mehr Aufwand verursachen, als sie einbringen. Alle kleinliche Maaßregeln, diese Einkünfte zu erhöhen, sind hier unbekannt. Das Postgeld und das Briefporto sind beyspiellos niedrig angesetzt; man zwingt niemanden, seine Briefe mit der Post zu versenden, wenn er sie durch andere Gelegenheiten befördern kann; kein Postmeister öffnet die Briefumschläge, um zu untersuchen, ob sie mehr als Einen Brief enthalten. Sogar aus den Zeitungen, Journalen und Kalendern, deren Versendung in andern Ländern verpachtet wird, zieht die Krone keinen Vortheil, sondern überläßt ihn den Postmeistern, wenn es ausländische, oder den Herausgebern, wenn es einheimische sind.

Die Anzahl aller über das Postwesen ergangenen Verordnungen ist sehr beträchtlich, aber bis jetzt sind sie noch in keine systemati-

sche Sammlung gebracht. Katharina II., der die Posteinrichtungen und besonders die Briefpost so viel zu verdanken haben, versprach mehrmals öffentlich, eine Postordnung herauszugeben, aber sie ist nicht erschienen. Diesem Mangel wird hoffentlich bald abgeholfen seyn, da Kaiser Paul in einem schon angeführten Ukas vom Jahr 1797 befohlen hatte, gleich nach Errichtung der neuen Stationen alle erforderliche Berichte einzusammeln, und alsdann unverzüglich die Abfassung eines Postreglements zu bewerkstelligen.

Ein und zwanzigster Abschnitt.

Bürgerlicher Zustand der Einwohner.

Handel.

Zustand desselben am Schluß des achtzehnten Jahrhunderts. A Einheimischer Handel. II. Nähere Schilderung desselben.

Die große Ausdehnung des russischen Reichs, die Menge und Mannigfaltigkeit seiner Erzeugnisse, und die zahlreichen Bedürfnisse einer Volksmenge von 36 Millionen Menschen müssen dem einheimischen Handel natürlich eine große Wichtigkeit geben. Rußland bildet gleichsam einen eignen Welttheil, der sich selbst genug seyn könnte, wenn die Industrie seiner Bewohner den Vortheilen entspräche,

welche die Natur diesem Reiche zugesichert hat. In Rücksicht auf den innern Verkehr genießt dieser aus sehr ungleichartigen Theilen bestehende Länderkoloß den unschätzbaren Vortheil, daß er überall den nämlichen Gesetzen und kommerzialischen Einrichtungen unterworfen ist, und daß die Erhaltung des Ganzen der Regierung auch die Vorsorge für jeden einzelnen Theil nothwendig macht. Unter diesen Begünstigungen kann sich der Ueberfluß jeder Provinz ungehindert in alle übrige vertheilen, und selbst die ärmste, die wenig oder nichts herzugeben vermag, ist ihrer Versorgung aus dem Schooß der mehrbegünstigten Schwestern gewiß.

Es giebt vielleicht keinen Staat in der Welt, wo der innere Handel wenigern Einschränkungen und Abgaben unterworfen wäre, als in Rußland. Die Handelsmonopole der Krone, deren es ehedem so viele gab, sind gegenwärtig nur auf einige wenige Artikel beschränkt, wohin besonders Salz und Brannt-

wein gehören; selbst der Handel mit diesen Erzeugnissen ist nicht überall ein Monopol, wie wir in den früheren Abschnitten gezeigt haben. *) — Weder bey der Hervorbringung noch bey der Verarbeitung der Produkte, die Metalle ausgenommen, wird das Mindeste an die Krone bezahlt; selbst wenn diese Produkte in den innern Handel kommen, zieht der Staat keine Einkünfte von denselben. Der Landmann kann seine Waaren ungehindert nach der Stadt, der Handwerker und Manufakturist auf die Märkte bringen; der Kaufmann kann sie weit und breit durchs ganze Reich verführen, und sie können hundertmal aus einer Hand in die andere gehen, ohne einen Heller an die öffentlichen Kassen zu entrichten. Wege-, Brücken- und Fährengelder, Accise 7) und andere dergleichen Auflagen sind hier völlig unbekannt; die we-

*) Vom Salzhandel der Krone s. Th. II. S. 556. Vom Branntweinshandel, Th. III. S. 263. Die Geschichte der übrigen Monopole ist in der Geschichte des Handels enthalten.

nigen Abgaben dieser Art, die ehemals existirten, sind in neueren Zeiten allmälig abgeschaft worden. Noch im Jahr 1777 hob Katharina II. einige derselben auf, wie z. B. die Abgabe vom Verkauf und Tausch der Pferde, den Zehnten von Buden auf dem Grund und Boden der Privatleute, die Abgabe von der Fracht der Kaufmannsgüter nach dem Makarjewschen Jahrmarkt, u. a. m. Die Auflage, die bey der Durchfahrt durch den Kanal von Wüschnei-Wolotschok erhoben wird, ist so mäßig, daß sie nicht einmal zur Unterhaltung desselben hinreicht.

Noch wesentlicher ist der Vortheil, daß Rußland von keinem inländischen Zoll gedrückt wird. Unter allen Fesseln, die eine habsüchtige oder unweise Politik der Industrie eines großen Landes anlegen kann, ist keine härter, als diese, da sie den Verkehr der einzelnen Theile des Staatskörpers unter einander zur Stockung zwingt. Auch Rußlands einheimischer Handel hat ehedem unter dem Druck

dieses Systems gelitten. Wir wissen aus der Geschichte dieses Handels, daß es einen einländischen Zoll von 5 Prozent für die europäischen Provinzen, und einen noch viel schwereren für Sibirien gab. Beyde Auflagen wurden im Jahr 1753 abgeschaft und zugleich alle kleinere Landzölle, Kanal-, Brücken- und Fährengelder. *) Durch die Einführung eines allgemeinen Zolltarifs für den auswärtigen europäischen Handel ist die innere Circulation vollends ihrer letzten Fesseln entledigt worden **), und seit dieser Zeit kann jede Waare, die kein Monopol der Krone ist, von einem Ende dieses ungeheuren Reichs bis zum andern verführt werden, ohne der geringsten Untersuchung oder Abgabe unterworfen zu seyn.

Auch von dem Druck privilegirter Stapelstädte leidet Rußland nichts. Jedermann weiß, daß das Stapelrecht den Flußschiffen

*) Th. V. S. 356. 359.

**) Th. VI. S. 356.

die Fahrt zu allen Handelsplätzen sperrt, die ober- und unterhalb des Stapelplatzes längs dem Flusse liegen. So haben oder hatten z. B. in Deutschland, am Rhein, Speyer, Maynz, Köln und Dortrecht, an der Donau, Ulm und Regensburg u. s. w. die Stapelgerechtigkeit. Dieses Privilegium ist in Deutschland sogar inländischen Städten ertheilt worden, die an keinem schiffbaren Flusse liegen, und die es folglich nicht anders, als durch privilegirte Messen und durch den Straßenzwang behaupten können. Glücklicher Weise hat dieses aus den Zeiten der Barbarey herstammende, und von mächtigen Reichsständen und Handelsstädten ertrotzte Recht in Rußland nie Eingang gefunden. Das willkührliche Verfahren Peters des Großen, um Petersburg auf Kosten Archangels zur vorzüglichsten Stapelstadt zu erheben, war von keiner Dauer, ja nicht einmal auf eine lange Dauer, vielweniger auf immerwährende Zeiten, berechnet, und überdem hatte die

Natur dieser Stadt ein besseres Stapelrecht ertheilt, als Peter ihr geben konnte. Eben so verhält es sich auch mit den übrigen Stapel- oder Niederlagsplätzen in Rußland. Nicht Privilegien der Regierung, sondern ihre Lage an großen schiffbaren Strömen, Kanälen, Woloken und Heerstraßen, haben Nishnei-Nowgorod, Gshat, Tichwin, Wüschnei-Wolotschok, Slobodskoi u. s. w. zu handeltreibenden Städten gemacht.

Wenn man es der russischen Regierung nicht als ein Verdienst anrechnen kann, daß sie aus Unbekanntschaft mit dem sogenannten Stapelrechte diese heillose Erfindung im Reiche nie angewandt hat, so gereicht die Befreyung des Handels von allen Land- und Flußzöllen ihrer liberalen und aufgeklärten Politik zu desto größerer Ehre. Seit Jahrhunderten existirten diese Fesseln in Rußland; seit Jahrhunderten waren sie den Finanzen einträglich gewesen; ihre Aufhebung war nicht ohne Schwierigkeiten und erheischte

Aufopferungen von Seiten des Staats. Daß diese heilsame Reform demungeachtet zu Stande kam, und zwar zu einer Zeit, da die Grundsätze der wahren Handelspolitik selbst in den aufgeklärtesten Ländern Europens noch wenig Eingang bey den Machthabern fanden, ist ein ehrenvolles Zeugniß für die richtige Einsicht und für den guten Willen der russischen Regierung, und verdient um so mehr herausgehoben zu werden, da ein so schönes Beyspiel in andern Staaten bis jetzt noch so wenig Nachahmer gefunden hat 8).

Wenn man diese politischen Vortheile überdenkt, und die natürlichen hinzurechnet, von welchen wir in den früheren Theilen dieses Werks und im vorhergehenden Abschnitte eine kurze Skizze geliefert haben, so wird man eingestehen, daß es nicht leicht einen interessantern Schauplatz für die inländische Circulation geben kann. Ein großes, zu Einer Herrschaft vereinigtes Reich, unter

sehr verschiedenen Himmelsstrichen gelegen, mit den mannigfaltigsten Naturprodukten reichlich ausgestattet, von großen schiffbaren Flüssen und Kanälen nach allen Richtungen durchschnitten, bietet seinen Bewohnern ein unermeßliches, durch keine politische Einrichtung beschränktes Feld zur Thätigkeit dar. O warum muß die größte aller Einschränkungen, die einzige, die noch in Rußland existirt, in dieser schönen Schilderung eine Ausnahme machen!

Der einheimische Handel kann seiner Natur nach nicht bloß in den Händen der Kaufleute seyn. Einige Zweige desselben sind, wie wir schon vorhin angeführt haben, im ausschließlichen Besitz der Krone; auch der Adel und der Bauerstand nehmen beträchtlichen Antheil an diesem Gewerbe, aber die Gesetze, welche das kaufmännische Verkehr dieser Volksklassen autorisiren, schreiben demselben zugleich bestimmte Grenzen vor. Der Verkauf beschränkt sich nur auf selbstge-

wonnene Produkte; der Einkauf auf das individuelle Bedürfniß. Die gesetzlichen Anordnungen, welche diesen Handel zum Gegenstande haben, sind schon in der Geschichte desselben karakterisirt worden. *)

Das vorzüglichste Hülfsmittel des einheimischen Handels dieser Volksklassen sind die Wochenmärkte. Hier versammeln sich, außer den alltäglichen Lebensbedürfnissen, auch die einheimischen Produkte, welche die Basis des auswärtigen Handels ausmachen, die hier in kleinen und großen Parthieen aufgekauft, und sodann in beträchtlichen Quantitäten nach den Stapelplätzen und Häfen versendet werden. Die Wochenmärkte sind daher, selbst in den Dörfern, zuweilen so bedeutend, daß sie viele Jahrmärkte übertreffen. Zu Makarjew an der Unsha, welches noch vor wenigen Jahren ein Dorf war, werden selbst die wöchentlichen Markttage

*) Th. VI. S. 422. 423.

von Kaufleuten aus den benachbarten Provinzen besucht. In dem schönen und reichen Dorfe Liskowa, an der Wolga, im Gouv. Nishnei-Nowgorod treiben die Bauern gar keinen Ackerbau, sondern legen sich sämtlich auf Handwerke und den Handel. Ihr Umsatz mit den Produkten dieser fruchtbaren Gegend ist überaus wichtig; sie kaufen z. B. jährlich bis 200,000 Kul Mehl auf, welches sie im Großen an durchreisende Kaufleute überlassen. Eben so ansehnlich ist der Handel des Dorfes Pawlowa, an der Oka, und vieler andern Marktflecken, deren Namen die Geographie kaum kennt, in welchen es aber Bauern giebt, die ihren Reichthum nach Hunderttausenden berechnen.

Doch, die eigentlichen Betreiber des einheimischen Handels, die sich ausschließlich mit demselben beschäftigen, sind die Kaufleute und Manufakturisten. Von der bürgerlichen Organisation dieser Stände überhaupt, und besonders derjenigen Gilden,

die auf den einheimischen Handel eingeschränkt sind, haben unsere Leser schon aus dem Vorhergehenden eine zulängliche Kenntniß. *)

Unter den Nationen, welche, als Kaufleute, nächst den Russen, den Polen und den in den ostseeischen Provinzen einheimischen Deutschen den größten Antheil an dem innern Handel nehmen, sind vorzüglich die Tataren, Bucharen und Armenier zu bemerken, denen die Freyheit, dieses Gewerbe zu treiben, ebenfalls durch Gesetze zugesichert ist. Die Individuen der beyden letztern Völker können in Rußland nur als Kolonisten betrachtet werden; sie genießen aller der Vorzüge und Rechte, welche den ansäßigen Fremden überhaupt zugestanden sind; ihre Anzahl, besonders die der Bucharen, ist sehr beträchtlich; es giebt mehrere Städte, in welchen die bucharische Kaufmann=

*) Th. VI. S. 419. bis 422.

schaft zahlreicher ist als die russische. Ihr Handel geht vorzüglich auf Sibirien und nach den angrenzenden asiatischen Ländern.

Auch bey den Tataren in Rußland ist der Handel ein Hauptgewerbe. Alle diese Völker treiben ihn meistens nach morgenländischer Weise, das heißt durch Tausch; baare Zahlungen fallen selten unter ihnen vor, und Wechselgeschäfte fast gar nicht. Diese Art zu handeln macht sowol beym Verkauf als Einkauf die persönliche Gegenwart der Kaufleute oder ihrer Faktoren nöthig, daher sie ihre Geschäfte auch weniger durch Korrespondenz als durch Reisen betreiben, die sie der Sicherheit und Bequemlichkeit wegen zu bestimmten Zeiten in Gesellschaften oder Karavanen machen. Die Tataren haben keinen großen Unternehmungsgeist, worin sie den Armeniern und Bucharen weit nachstehen; doch suchen sie ihren Handel durch Kompagnons und Faktoren in entfernten Städten auszubreiten, und bey der Fruga-

lität und Sparsamkeit, die unter ihnen gewissermaßen national ist, erwerben sie nicht selten ansehnliche Reichthümer. Bey dem sibirischen Handel sind sie die vorzüglichsten Mitbewerber.

Außer den hier genannten Nationen kommt keine andere zu einer beträchtlichen Konkurrenz im einheimischen Handel; nur der Vertrieb ausländischer Waaren in den vorzüglichsten Grenz- und Handelsplätzen wird von den Ausländern gemeinschaftlich mit den Russen besorgt. Es haben nämlich, vermöge eines Kaiserlichen Befehls vom Jahr 1783, alle Ausländer, die in die Kaufmannschaft oder Bürgerschaft einer Stadt eingeschrieben sind, von welcher Nation oder Religion sie auch seyn mögen, das Recht, sowol in den öffentlichen Kaufhöfen als in Privathäusern, Kramläden anzulegen oder zu miethen, und in denselben Handel zu treiben. Diese Vergünstigung ist auch in vielen Städten des Reichs, besonders

in St. Petersburg, von ausländischen Kaufleuten aller europäischen Nationen benutzt worden. Engländer, Holländer, Franzosen und Deutsche haben hier theils Buden in den Kaufhöfen, theils Privatläden, die zum Unterschiede „Magazine" genannt werden, und die es, einzeln genommen, mit den reichsten und kostbarsten Niederlagen dieser Art in den größten Städten von Europa aufnehmen können. So setzt z. B. das englische Magazin in St. Petersburg jährlich für eine Million Rubel Waaren ab, die hier im kleinsten Detail verkauft werden. Auch der Handel mit ausländischen Büchern ist durchaus in den Händen der Ausländer.

So wie die europäischen Kaufleute in den Handels- und Grenzplätzen des europäischen Rußlands den Vertrieb ausländischer Waaren besorgen, so haben auch die asiatischen Handelsleute, die nach Rußland kommen, in den mehresten Städten an der asiatischen Grenze des Reichs eigene abgesonder-

te Kauf- und Tauschhöfe, in welchen sie entweder das ganze Jahr hindurch Handel treiben, oder die auch nur zu Niederlagsörtern für die Karavanen dienen. Zu den merkwürdigsten Kaufhöfen der erstern Gattung gehören der armenische und indische in Astrachan; jeder derselben hat ungefähr 80 Buden. Die Indier kommen gewöhnlich sehr jung und auch sehr arm aus ihrem Vaterlande über Persien hieher; sie werden aber fast alle in kurzer Zeit reich. Das Eigenthümliche ihrer Staatsverfassung und Religion gestattet ihnen keine bürgerliche Verbindung mit den Russen; sie haben daher die Freyheit, hier zu handeln, ohne in irgend eine Klasse der Bürger eingeschrieben zu seyn; auch entrichten sie jährlich nur die äußerst geringe Abgabe von 12 Rubeln, als Miethzins für eine Bude. Sie stehen mit Persien, Chiva und der Bucharey in Handelsverbindungen, und setzen die Waaren, die sie aus diesen Ländern bekommen,

zwar auf Kredit, aber gegen so hohe Zinsen ab, daß die russischen Kaufleute und besonders die astrachanischen Tataren beständig ihre Schuldner bleiben, und daß letztere ihnen zuweilen, statt der Bezahlung, ihre Weiber überlassen müssen; eine Vermischung, von welcher die Raçe der agrishanischen Tataren ihren Ursprung erhalten hat.

Das einheimische Handelsgewerbe der Russen hat ebenfalls viel Eigenthümliches. Obgleich unter ihnen mehr kaufmännische Kenntnisse in Umlauf sind, als unter den Bucharen, Armeniern und Tataren, so nähert sich ihre Art zu handeln doch sehr der orientalischen. Mehrere Zweige des innern Handels, besonders der sibirische, werden fast gänzlich durch Tausch und Karavanenzüge betrieben. In den See- und Handelsplätzen des europäischen Rußlands geschah ehedem Kauf und Verkauf gewöhnlich auf Zeit; seit etwa zwanzig Jahren aber hat sich dieß sehr geändert. Die vorzüglichsten und beynahe

die einzigen Wechselplätze sind Moskwa und St. Petersburg. Alle Handelsgeschäfte der Russen werden beynahe ausschließlich auf den Wochenmärkten, auf den Jahrmärkten und in den Kaufhöfen betrieben. Von der ersten Gattung von Märkten haben wir schon im Vorhergehenden gesprochen: hier folgt eine kurze Schilderung der beyden andern.

Die Jahrmärkte sind eigentlich als Stapelörter für den innern Handel anzusehen, wo ausländische und einheimische Waaren zusammenströmen, um sich von hier aus durch unzählige Kanäle in das ganze Reich zu verbreiten. Aus den entferntesten Gegenden kommen auf denselben Kaufleute zusammen, nicht bloß um ihre mitgebrachten Waaren abzusetzen, sondern vorzüglich um andere dagegen einzuhandeln, mit welchen sie entweder sogleich nach ihrer Heymath zurückkehren, oder die sie von einem Jahrmarkt oder Handelsplatz zum andern, bis an die äußersten Grenzen des Reichs, verführen. — So sehr

diese Märkte zur Beförderung des einheimischen Handels gereichen, so würde ihr Nutzen doch noch größer seyn, wenn ihre Anlage, die jetzt größtentheils ein Werk des Zufalls ist, mit Rücksicht auf die Lage, Entfernung und Wasserverbindung eines jeden Orts, planmäßig angeordnet werden könnte. Der Ursprung aller Jahrmärkte in Rußland rührt bekanntlich von den Kirchenfesten her, die zur Feyer des Heiligen gehalten werden, dessen Namen ein Kloster oder eine Kirche führt. Da sich an solchen Tagen eine Menge Menschen versammeln und nicht selten Wallfahrten aus entfernten Orten deshalb angestellt werden, so war es sehr natürlich, daß sich auch Kaufleute mit Waaren dabey einfanden. Nach und nach haben sich diese Zusammenkünfte immer mehr vervollkommt; die Regierung hat mehrere Anordnungen zum Behuf derselben ergehen lassen; auch sind auf Kosten der Krone an vielen Orten Kaufhöfe und Packhäuser zur Niederlage der Waaren er-

bant. — Die russische Benennung „Jarmanka“ ist offenbar aus dem Deutschen entlehnt.

Die Anzahl der bestimmten und von der Regierung angeordneten Jahrmärkte ist überaus groß: zufolge der Stadtordnung soll in jeder Stadt, nach Erforderniß der Lage und Umstände, wenigstens Ein Jahrmarkt gehalten werden; viele Städte haben deren vier bis fünf. Der Adel hat ebenfalls das Recht, in seinen Flecken und Dörfern Jahrmärkte anzulegen; auch hat fast jedes Kirchdorf den seinigen. Im Gouv. Kursk z. B., welches 15 Städte zählt, werden jährlich 58 Jahrmärkte gehalten. — Die wichtigsten unter allen sind die zu Makarjew und Irbit, welche in Rücksicht des Umsatzes den berühmtesten Messen in andern Ländern an die Seite gestellt werden können.

Der Jahrmarkt zu Makarjew wird in der unlängst errichteten Stadt gleiches Namens, welche hart an der Wolga, im Gouv.

Nishnei = Nowgorod liegt, gehalten, und währt vier bis fünf Wochen, vom Petripaulitage bis zu Ende des Julius. Die Regierung hat hier ein großes Packhaus und einen Kaufhof erbauen lassen, der 900 Buden enthält und 5000 Rubel Miethe einbringt; zur Meßzeit aber werden noch weit mehr Buden um diesen Kaufhof herum aufgeschlagen. — Ein größerer und freyerer Handel, sagt ein Augenzeuge, wird schwerlich auf irgend einer Messe betrieben. Nicht nur russische Kaufleute aus allen Gegenden des Reichs, sondern auch Polen, Armenier, Perser, Moldauer, Wallachen, zuweilen auch Engländer, Holländer und Deutsche finden sich hier mit ihren Waaren ein, die sie theils vertauschen theils gegen baare Bezahlung verkaufen. Alle erdenkliche Gegenstände des Bedürfnisses sind hier feil, und jeder kauft und verkauft im Kleinen und Großen, wie es ihm gutdünkt. Da die ausländischen Waaren nur an der Grenze einen Zoll bezahlen, und alsdann un-

gehindert von einem Ende des Reichs zum andern verführt werden können, so ist ihr Verkauf auch hier auf keine Weise beschränkt oder erschwert; von dem ganzen Umsatz, der hier gemacht wird, zieht die Krone, außer der erwähnten Budenmiethe, die jedoch kaum zur Unterhaltung der nöthigen Gebäude hinreicht, keinen Heller Vortheil. Dieß ist auch die Ursache, weshalb man weder den Belauf des hiesigen Umsatzes, der wahrscheinlich mehrere Millionen beträgt, noch die Menge der Waaren bestimmen kann, von welchen ebenfalls keine Angabe gefordert wird. Die Wolga ist zur Meßzeit mit Schiffen bedeckt; ein großer Theil der Waaren wird jedoch auch zu Lande durch Fuhrmannskaravanen hieher geführt. Die meisten ausländischen Artikel kommen von Petersburg hieher: wie sehr die Vollendung des Tichwinischen Kanals diesen Transport erleichtern würde, haben wir schon im vorhergehenden Abschnitte gezeigt. — Vor Eröff-

nung der Messe finden sich aus der Gouvernementsstadt einige Offizianten mit einem Kommando Soldaten hier ein, um über Ordnung und Ruhe zu wachen, die Budenmiethe zu erheben, die verkauften Pferde zu stempeln, und den Käufern Eigenthumsscheine über dieselben zu ertheilen.

Der Jahrmarkt zu Irbit, dessen Wichtigkeit eben so groß ist, wird bey der Darstellung des sibirischen Handels geschildert werden. Außer diesen beyden Messen giebt es noch mehrere andere von Bedeutung, vorzüglich in der Nachbarschaft berühmter Klöster, zu welchen häufige Wallfahrten geschehen, wie z. B. die Jahrmärkte zu Korennaja Pustinja, im kurskischen, und zu Rostow, im jaroslawischen Gouvernement. Der Umsatz auf dem erstgenannten soll sich, zufolge einer gedruckten Nachricht, auf mehr als drey Millionen Rubel belaufen. Der rostowische Jahrmarkt wird auch von Griechen, Armeniern und Tataren besucht; der Betrag

des ganzen Handels daselbst wird über eine Million Rubel geschätzt, und man rechnet, daß sich auf demselben jährlich bis 7000 Menschen versammeln.

Die Kaufhöfe bieten eine Art von immerwährender Messe dar. Man versteht den Platz oder das Gebäude, wo alle Kaufmannsgewölbe einer Stadt zusammengestellt sind. Gewöhnlich machen sie nur ein einziges quadratförmiges Gebäude aus, welches im Mittelpunkte der Stadt angelegt wird; der Hofraum enthält Magazine zur Aufbewahrung der Waaren, die in den Buden selbst keinen Raum finden, und von außen laufen längs den Läden bedeckte Arkaden hin, unter welchen die Käufer bey schlechter Witterung geschützt sind. In einem solchen Kaufhofe trifft man alle Gegenstände an, die nur denkbarer Weise zu den Bedürfnissen der Einwohner einer Stadt gehören können, und nach dem Reichthum und Luxus derselben richtet sich auch die Beschaffenheit und der

Vorrath des Kaufhofes. Alle Läden, in welchen Waaren Einer Gattung verkauft werden, stehen neben einander.

Dieser Gebrauch, das ganze Handelsgewerbe einer Stadt auf einen einzigen Marktplatz zusammenzudrängen, ist bey den mehresten morgenländischen Völkern einheimisch, und von diesen zu den Russen übergegangen. Letztere nennen einen solchen Kaufhof „Gostinnoi-Dwor", welches Wort der Benennung „Karavan-Serai" entspricht, und einen Hof für Gäste bedeutet, weil er ursprünglich nur für fremde herbeygereiste Kaufleute bestimmt war; — oder auch „Basar", eine Benennung, die er gleichfalls bey den Orientalen führt. Diese Einrichtung hat ihre Vortheile und Unbequemlichkeiten. Man findet auf Einer Stelle alle Waaren Einer Gattung beysammen, hat unter denselben die vollkommenste Auswahl, und erhält auch gewöhnlich durch die Rivalität der Kaufleute wohlfeilere Preise. Ueberdem

bieten diese immerwährenden Messen einen interessanten Anblick dar, von welchem man sich nach den Jahrmärkten in andern Ländern ungefähr einen Begriff machen kann. Dagegen aber sind die Einwohner in großen Städten auch gezwungen, oft sehr weite Wege zu machen, um das kleinste Bedürfniß einzukaufen, und wenn durch einen unglücklichen Zufall Feuer in einem solchen Kaufhofe entsteht, so ist der Verlust immer sehr beträchtlich. — Eine traurige Veranlassung dieser Art war es, welche den Kaiser Paul bewog, eine sonst in anderer Rücksicht so nützliche Sitte für die Zukunft abzuschaffen. Auf die Nachricht, daß der Kaufhof zu Kasan aufgebrannt wäre, und daß die dortigen Kaufleute dadurch einen Schaden von mehr als 1,200,000 Rubeln erlitten hätten, ergieng im Jahr 1797 der Befehl, fernerhin keine neuen Kaufhöfe zu erbauen, sondern die zum Handel nöthigen Gewölbe und Buden in den Häusern anzulegen. Solche Un-

glücksfälle tragen sich jedoch nur selten zu, da die Kaufhöfe fast durchgehends feuerfest erbaut sind, und mit einbrechender Nacht geschlossen werden. Da ferner alle Städte des Reichs mit großen und zum Theil überaus soliden Gebäuden dieser Art versehen sind, und also diese Nationalsitte fürs erste noch lange im Gange bleiben wird, so ist es nicht überflüssig, derselben noch etwas umständlicher zu erwähnen.

Die Größe und Wichtigkeit der Kaufhöfe ist natürlich nach der Beschaffenheit der Städte unendlich verschieden. Der merkwürdigste unter allen ist jetzt der moskowische, der mit Einschluß der hölzernen Kramläden überhaupt 4682 Buden begreift, und eine Handelsstadt im eigentlichsten Verstande mitten in dieser großen Handelsstadt bildet. Der alte ursprüngliche Kaufhof, der im Jahr 1662 statt des ehemaligen hölzernen Gebäudes von Stein aufgeführt ward, macht jetzt nur das kleinste und unbedeutendste Quar-

tier aus; rund um denselben sind allmälig mehrere neue Kaufhöfe entstanden, die in paralellen Linien neben einander hinlaufen, und eine Menge Straßen bilden, die wieder von Queergassen durchschnitten sind. Der Boden ist mit Quadersteinen gepflastert, und längs den Dächern laufen Schirme von Eisenblech hin, die, wenn sie die ganze Gasse bedecken, mit Fenstern versehen sind, um das Tageslicht durchzulassen.

Der Kaufhof in St. Petersburg muß in Rücksicht seines Umfanges dem moskowischen bey weitem nachstehen; aber seine Außenseite fällt ungleich besser ins Auge. Dieses Gebäude hat die Form eines unregelmäßigen Vierecks, und ist von allen Seiten mit breiten Gassen umgeben. Es besteht aus zwey Stockwerken, in denen 340 Buden befindlich sind, vor welchen Arkaden hinlaufen. In der Nachbarschaft des Hauptgebäudes sind nach und nach mehrere kleinere Kaufhöfe entstanden, wodurch ein

sehr weitläuftiger Bezirk gleichsam zu einem großen Markte geworden ist.

Nicht nur die beyden Residenzen, sondern auch alle Gouvernements- und Handelsstädte sind mit solchen Kaufhöfen versehen, und da sie größtentheils von Stein und mit Geschmack erbaut sind, so tragen sie, außer ihrer eigentlichen Bestimmung, auch nicht wenig zur Verschönerung der Städte bey. — In diesen Kaufhöfen und auf den Jahrmärkten wird der ganze einheimische Handel betrieben, nicht in den Häusern der Kaufleute und Krämer, wie es in andern Ländern gebräuchlich ist. Wir haben schon im zehnten Abschnitte angemerkt, daß die russischen Handwerker selten auf Bestellung arbeiten, sondern ihre Arbeiten im Großen an die Kaufleute in den Gostinnoi-Dwor's überlassen; eben dieß ist auch der Fall mit den meisten inländischen Manufakturprodukten und fast allen ausländischen Waaren, die man nirgend als in den Kauf-

höfen suchen darf. Der Handel, der in denselben betrieben wird, ist also etwas mehr als eine bloße Krämerey; der Umsatz der in größeren Städten auf diesen Märkten Statt findet, läßt sich nicht selten nach Millionen berechnen. In eben dem Laden, wo man einige Arschinen Tuch zu einem Kleide kauft, werden auch Bestellungen für viele tausend Rubel gemacht, und oft reicht das Waarenlager eines einzigen Kaufmanns zu sehr beträchtlichen Lieferungen hin.

Der Handel nach den europäischen Seehäfen des Reichs wird größtentheils von reisenden Kaufleuten aus den innern Provinzen geführt, die sich sowol beym Verkauf der einheimischen, als beym Einkauf der ausländischen Waaren an die deshalb etablirten Kommissionairs in den Seeplätzen wenden; wir versparen die Schilderung dieses Verkehrs auf den folgenden Abschnitt, wo sie bey der Beschreibung des auswärtigen Handels eine schicklichere Stelle finden wird. —

In den Zollstädten an der westlichen Grenze des Reichs giebt es bis jetzt noch fast nirgend solide Handelshäuser, durch deren Hände der auswärtige Landhandel gehen könnte; die russischen Kaufleute sehen sich also genöthigt, ihre Waaren direkte nach auswärtigen Handelsplätzen, nach Königsberg, Danzig, Berlin, Leipzig, Breslau, Wien, Jassy, Konstantinopel, u. s. w. zu führen, und von dort ihre Retourfrachten zu besorgen. In einigen Grenzörtern haben sich zwar die Juden des Kommissionshandels bemächtigt; aber auch hier treiben sie dieses Gewerbe mit dem kleinlichen Raffinement, welches ihre Handelsspekulationen in andern Ländern auszeichnet; wo dieß der Fall ist, da müssen gewöhnlich die Zolleinkünfte sowol als die Handelsbilanz den Nachtheil davon empfinden. Der Handel nach der asiatischen Landgrenze ist beynahe ausschließlich das Gewerbe einzelner Städte, und wird bloß durch Karavanen betrieben; der Umsatz geschieht

gewöhnlich durch Tausch. Ueber den Betrieb aller dieser Handelszweige werden die folgenden Abschnitte nähere Aufklärung geben.

Der einheimische Handel hat sogar manchem unbefangenen und aufmerksamen Beobachter geringfügig geschienen, weil man geglaubt hat, daß er nur das Geschäft armseliger Krämer und Aufkäufer wäre. Obige Bemerkungen sind hinreichend, dieses Vorurtheil zu widerlegen: er ist im Gegentheil ein überaus wichtiger, unzählige Menschen beschäftigender Nahrungszweig, der den Vertrieb einheimischer und ausländischer Produkte auf die leichteste und angemessenste Weise befördert, und das baare Vermögen des Staats in immerwährendem lebhaftem Kreislauf erhält. Die mehresten Kaufleute dieser Klasse machen zwar keine große, aber desto mehr Geschäfte; da sie ihren Handel durch Reisen selbst besorgen, so finden sie Gelegenheit, ihr Kapital oft und geschwinde mit Vortheil um-

zusetzen. Bey ihrer frugalen Lebensart und bey der allgemeinen Gastfreyheit des Landvolks verursachen ihnen selbst die weitesten Reisen wenig Ausgaben, und man darf sich daher nicht wundern, daß ein scheinbar unbedeutender oder unergiebiger Handel ganze Familien ernährt und bereichert. Doch giebt es auch in vielen Landstädten Kaufleute, die ihre Geschäfte sehr ins Große treiben, Kontrakte auf ungeheure Lieferungen schließen und ihre Reisen durch Faktore und Komptoirbediente verrichten lassen. — Ich schließe diese Schilderung mit einer Stelle aus meinem Gemälde von Petersburg, zu der ich nichts hinzuzusetzen weiß, als einige Beyspiele, welche die angeführten Thatsachen beglaubigen mögen.

„Es ist nicht zu viel gesagt, wenn man behauptet, daß nicht leicht ein Volk mehr Handelsgeist und Industrie besitzt, als die Russen. Der Handel ist ihr liebstes Gewerbe; jeder gemeine Russe, wenn es ihm nur irgend

gelingt, einen kleinen Geldvorrath zusammen zu sparen, wie dieß bey seiner frugalen und ärmlichen Lebensart leicht möglich ist, versucht es, Kaufmann zu werden. Den Anfang zu dieser Laufbahn macht er gewöhnlich als Rasnoschtschik oder Umträger; der Gewinn dieses Gewerbes und seine Sparsamkeit setzen ihn bald in den Stand, eine Lawka (Hausbude) zu miethen; hier können ihn der Wucher, der Vortheil im Geldwechseln und kleine Handgriffe des Metiers bald zu einem wohlhabenden Manne machen. Alsdann kauft und baut er Häuser und Kramläden, die er wieder an andere verpachtet oder selbst mit Waaren versieht und durch Bediente verwalten läßt, fängt einen Großhandel an, übernimmt Lieferungskontrakte, u. s. w. Die häufigen Beyspiele, die man von dem schnellen Glück solcher Leute sieht, übersteigen fast alle Vorstellung. Auf diesem Wege ward ein russischer Kaufmann, der vor einigen Jahren starb, aus einem Fischhändler ein Kapitalist

von mehreren Millionen. Viele dieser Günstlinge des Glücks sind Anfangs leibeigene Bauern, die von ihren Gutsherren Pässe erhalten und mit diesen in den Städten des Reichs umherwandern, um als Arbeiter, Maurer, Zimmerleute, Hausirer, ein besseres Fortkommen zu suchen, als sie auf dem Lande hinter ihrem Pfluge zu finden hoffen konnten. Einige derselben bleiben, wenn das Schicksal sie gehoben hat, auch bey den größten Reichthümern noch Leibeigene, die ihren Herren, nach Maßgabe ihres Vermögens oder Erwerbs, eine jährliche Abgabe zahlen müssen. In Petersburg und Moskwa giebt es unter den Leuten dieser Klasse viele, die dem Grafen Scheremetjew, dem reichsten Privatmann in Rußland und wahrscheinlich in ganz Europa, gehören, und ihm für ihre Pässe jährlich tausend Rubel und mehr entrichten.“ Zuweilen erkaufen sie auch ihre Freyheit um sehr ansehnliche Summen. So hat z. B. ein noch lebender Kauf-

mann, Namens Jesim Gratschew, Eigenthümer mehrerer beträchtlichen Fabriken und Dörfer, dessen Vermögen man nach Millionen schätzt, seine Freyheit von dem Grafen Scheremetjew vor einigen Jahren um 250,000 Rubel erkauft. — Ueberhaupt häufen sich seit einiger Zeit ungeheure Kapitale in den Händen der Kaufleute an, und die Wirkung hievon auf den Gang und Betrieb des russischen Handels wird mit jedem Jahre sichtbarer, wie wir in der Folge näher zu zeigen Gelegenheit haben werden.

Nach diesen vorausgeschickten Bemerkungen gehen wir nun zur näheren Schilderung des einheimischen Handels über. Wir werden hiebey die geographische Eintheilung des Reichs zum Grunde legen, und nicht nur das Handelsgewerbe jedes Gouvernements im Allgemeinen, sondern auch das Verkehr der vorzüglichsten Handelsstädte besonders anzuzeigen suchen; doch sind wir gezwungen, uns auch hier auf leichte Umrisse

zu beschränken, da jede einigermaßen ausführliche Behandlung dieses Gegenstandes einen viel größern Raum erfordern würde, als wir demselben in Rücksicht auf den Umfang unsers Plans gestatten dürfen.

I. Einheimischer Handel des europäischen Rußlands.

Der Mittelpunkt desselben ist Moskwa. Hier fließen nicht nur alle Zweige des einheimischen, sondern auch mehrere des auswärtigen zusammen. — Im Jahr 1794 zählte man hier 9 namhafte Bürger, 148 Kaufleute von der ersten, 234 von der zweyten, und 3000 von der dritten Gilde, die zusammen ein Kapital von 6,193,000 Rubeln angegeben hatten. Für den auswärtigen Handel befanden sich im Jahr 1796 fünf englische und zwölf deutsche Handlungshäuser hieselbst, zu denen noch 15 kleinere Kommissionnairs gerechnet wurden.

Moskwa erhält seine Zufuhr theils zu Wasser — vermittelst des Moskwaflusses, der sich in die Oka ergießt, und folglich mit einem sehr weitläuftigen System kommunicirt, aber nur im Frühjahr bey hohem Wasser fahrbar ist; — und theils zu Lande. Letzteres ist besonders mit allen Waaren der Fall, welche die westlichen Provinzen Rußlands hieher senden, und es ist daher natürlich, daß ihre Preise hier viel theurer ausfallen.

Schon der Handel mit Lebensmitteln, welche die Hauptstadt aus nahen und fernen Gegenden erhält, ist überaus wichtig. Wie viel mehr es aber der Detailhandel mit ein- und ausländischen Waaren seyn müsse, kann man aus obiger Schilderung des moskowischen Kaufhofes schließen. Viele Landesprodukte, die in Moskwa nicht konsumirt werden, gehen von hier nach St. Petersburg, z. B. Weizen, Hanf, Häute, Talg, Schweinsborsten, u. a. m. Eine überaus

gro-

große Menge Erzeugnisse strömen aus allen Gegenden des Reichs hieher zusammen, um hier veredelt, und dann allen Provinzen wieder zugeführt zu werden. Zu den wichtigsten Handelsartikeln dieser Art gehören Seide und Wolle. Erstere wird auf vielen tausend Weberstühlen in der Stadt und auf den umliegenden Dörfern verarbeitet, und von letzterer ist der Verbrauch deshalb so groß, weil das Oberkriegskommissariat hier seinen Sitz hat, und folglich alle Kontrakte auf Lieferungen zur Bekleidung der Armee mit moskowischen Kaufleuten abgeschlossen werden. — Nach Sibirien treibt Moskwa einen wichtigen Handel; es sendet Waaren dahin, die daselbst und in China Abgang finden, und erhält dagegen Pelzwerk, welches nach den europäischen Märkten, nach der Türkey und nach Persien verkauft wird. — Einen bedeutenden Zweig des hiesigen Handelsgewerbes macht auch das zwischen Archangel, Wjätka, Wologda und

Moskwa bestehende Wechselverkehr. Sowol die fremden als russischen Kaufleute in diesen Städten bezahlen größtentheils mit Anweisungen auf moskowische Häuser, wodurch diese, besonders beym Remittiren des Geldes nach auswärtigen Ländern, beträchtliche Vortheile erhalten. Da die aus den Seehäfen nach Moskwa gebrachten Waaren an die inländischen Kaufleute, die sie im Reich verführen, nicht gegen baare Zahlung, sondern auf 6, 12 bis 24 Monate Zeit verkauft werden, so wirft das Diskontiren dieser Wechsel ebenfalls einen ansehnlichen Gewinn für die moskowischen Kaufleute ab.

Der auswärtige Handel von Moskwa dehnt sich nach allen Grenzpunkten des Reichs aus, und obgleich diese Stadt keine unmittelbare Verbindung mit der See hat, so führt sie doch einen beträchtlichen Theil desselben direkte nach fremden Handelsplätzen. In den vorigen Jahrhunderten war Moskwa, wie unsere Leser sich aus der vorange-

schickten Geschichte erinnern werden, die vorzüglichste Stapelstadt der russischen Produkte, die von hier aus über Livland und Archangel ausgeführt wurden, weshalb sich auch schon vor mehreren hundert Jahren deutsche und andere ausländische Häuser daselbst etablirt hatten. Durch die Entstehung des petersburgischen Hafens hat der auswärtige Handel Rußlands zwar eine ganz andere Richtung bekommen, aber Moskwa hat dabey wenig oder nichts verloren, da die vergrößerte Industrie der Nation jetzt mehr als einen Stapelplatz mit Handelswaaren aller Art versorgen kann. Die vorzüglichsten Zweige des jetzt bestehenden auswärtigen Handels sind folgende:

Der Seehandel nach verschiedenen europäischen Ländern, der über St. Petersburg, Reval, und zum Theil auch über Archangel geführt wird. Seine Gegenstände sind europäische, ostindische und westindische Waaren, die von hieraus nach andern Städten

des Reichs versendet werden. — Der Landhandel mit Deutschland und besonders mit Leipzig, der ehemals über Polen, und jetzt unmittelbar von Rußland aus betrieben wird. Da bey der ehemaligen Grenze ein starker Schleichhandel statt fand, so ward im Jahr 1789 die Einfuhr aller Seiden- Wollen- und Baumwollenwaaren über Polen verboten; jetzt, da diese Grenze russisch ist, kommt dieser, übrigens sehr wichtige Handel wieder in Gang. — Der Handel nach Persien, über Astrachan und Kisljär. Man erhält von dort rohe Seide, die größtentheils in den moskowischen Manufakturen verarbeitet wird, Edelsteine, Perlen, u. s. w. — Der Handel nach der Türkey, dessen Artikel in Seide, Baumwollenzeugen, roher und gesponnener Baumwolle, in griechischen und wallachischen Weinen, frischen und getrockneten Früchten, Aromaten, u. s. w. bestehen. Die Seide wird in Moskwa verarbeitet, die übrigen Gegenstände gehen

größtentheils nach andern Städten. — Der Handel mit China, von woher Thee, Baumwollenzeuge, vorzüglich Kitaika oder Nankings, gefärbte und rohe Seide, Seidenzeuge und andere Produkte eingeführt werden. Beynahe der ganze chinesische Handel ist jetzt in den Händen einiger moskowischen Kaufleute. — Der Handel mit den Bucharen, Kirgisen und Chivaern, über Orenburg und andere Grenzplätze. Die Einfuhr besteht in Stangensilber, Baumwolle, Zeugen, Farbenerde, u. s. w.

Man sieht, daß fast alle Zweige des moskowischen Handels den Einkauf zum Gegenstande haben, und dieß ist ganz natürlich. Als Hauptsitz der veredelnden Industrie bedarf diese Stadt und ihre Nachbarschaft eine Menge auswärtiger Materialien zum Behuf ihrer Manufakturen; und als Mittelpunkt des einheimischen Handels versammelt sie in ihrem Schooß alle ausländische Bedürfnisse, die sich von hier aus durch

das ganze Reich vertheilen. Um ihren Einkauf durch die Ausfuhr russischer Produkte zu balanciren, müßte sie eine unendlich vollkommenere Wassergemeinschaft haben, als sie wirklich hat; ihr Verkaufshandel außerhalb des Reichs beschränkt sich also auf solche russische Waaren, deren geringes Volüme den weiten und unbequemen Transport bis zur Grenze erträgt.

Der Handel des moskowischen Gouvernements schließt sich größtentheils an den der Hauptstadt an. Serpuchow und Wereja treiben einen ansehnlichen Handel mit russischen Produkten, sowol nach Moskwa als nach Petersburg; Wereja schickt überdem Pelzwerk nach Deutschland. Kolomna ist seines wichtigen Viehhandels wegen merkwürdig. Jährlich werden bis 16,000 Stück Rinder, vorzüglich aus Kleinrußland, hieher getrieben; das Fleisch wird eingesalzen, der Talg ausgeschmolzen, und beydes nach Moskwa und Petersburg versendet.

Bloß nach diesem Hafen gehen jährlich bis 40,000 Pud Talg. Die Häute werden zu Leder verarbeitet, welches ebenfalls einen bedeutenden Handelszweig für diese Stadt abgiebt.

Die Ausfuhrprodukte des Gouv. Wladimir sind Getreide, Brennholz, Pottasche, Seife, Baumfrüchte, u. s. w. Diese werden nach den benachbarten Provinzen, vorzüglich nach Moskwa, verführt. Die Städte Pereslawl, Gorochowez und Wjäsniki treiben einen ansehnlichen Zwischenhandel, erstere nach der Ukraine, nach Orenburg, Sibirien; letztere nach Astrachan und besonders nach Petersburg, wohin Flachs, Hanf, Leder, Kaviar und gesalzene Fische verführt werden.

Der wichtigste Stapelplatz für den innern Handel, nächst Moskwa, ist Nishnei-Nowgorod. Die treffliche Lage dieser Stadt giebt ihr Gelegenheit zum Verkehr

mit allen an der Oka, so wie ober- und unterhalb derselben an der Wolga gelegenen Städten, bis nach Petersburg und Astrachan; auch geht hier die große Landstraße von Moskwa nach Kasan, Orenburg und Sibirien durch. Der hiesige Kaufhof ist in Ansehung seines Reichthums an ausländischen Waaren der dritte im Reich. Das lebhafte Gewerbe, welches dieser Handel erzeugt, wird noch gar sehr durch die Schiffahrt vermehrt, da hier alle aus der Oka in die Wolga und rückwärts gehende Fahrzeuge landen, und größtentheils auch ihre Waaren umladen. Im Julius und August kommt hier das permische, jeltonsche und ilezkische Salz an, dessen Quantität gewöhnlich zwischen 3 bis 4 Millionen Pud beträgt, und welches von hier aus in die nördlicheren Gouv. vertheilt wird. — Die Städte Arsamas und Balachna treiben ebenfalls einen Zwischenhandel nach Petersburg. Des berühmten Jahrmarkts, der zu Ma-

karjew an der Wolga gehalten wird, ist schon oben gedacht.

Fast eben so merkwürdig für den innern Handel ist Kasan, welches nach St. Petersburg, Archangel, Moskwa, Astrachan, Tscherkask, Orenburg, Irbit, Makarjew, Waaren versendet, und von eben diesen Orten Rückfrachten erhält. Als eine der wichtigsten Manufakturstädte genießt Kasan zugleich den Vortheil, seine verarbeiteten Produkte unmittelbar nach allen Theilen des Reichs zu versenden. — Laischew, an der Kama, ist als eine Anfurth für den Transport des permischen Salzes wichtig.

Die Städte des Gouv. Simbirsk sind fast sämtlich handeltreibend; der Umsatz beschränkt sich größtentheils auf einheimische Produkte, unter welchen Getreide das wichtigste ist. Für den Zwischenhandel ist Samara der bedeutendste Ort.

Die vorzüglichsten Ausfuhrprodukte des Gouv. Saratow bestehen in Salz, Ge-

treide, Hanf, Hanföl, Häuten, Talg, Fischen, Wolle, Honig, Wachs und einigen Manufakturwaaren. Saratow allein sendet im Winter bey guter Schlittenbahn täglich 1000 bis 2000 Fuhren mit diesen Produkten nach entferntern Provinzen ab. Es erhält dagegen von Astrachan persische Waaren, von Moskwa Fabrikate, u. s. w. Die Kolonie Sarepta treibt einen ausgebreiteten Handel mit ihren Manufakturprodukten.

Das Gouv. Pensa ist nebst denen von Nishegorod, Simbirsk und Saratow der wahre Kornboden der beyden Hauptstädte; leider ist aber für die Ausfuhr des Getreides noch nicht genug durch die auf der Sura und Mokscha leicht zu verbessernde Wassergemeinschaft gesorgt. Die Produkte des hiesigen Ackerbaus, das herrliche Schiffbauholz dieser Gegenden und die Erzeugnisse der vielen hier befindlichen Branntweinbrennereyen, Glashütten, Eisenwerke, Seifen- und Pottaschsiedereyen, Lohgerbereyen, u. s. w. bilden die

Gegenstände des einheimischen und auswärtigen Handels. Die meisten derselben gehen nach Moskwa und Petersburg; ein Theil auch nach den Küstenstädten des schwarzen Meers. Das Schiffbauholz, welches die Admiralität an der Sura fällen läßt, wird im Winter nach Pensa geführt, bey Kokuschkinskaja Pristan, 7 Werste unterhalb der Stadt, auf Barken geladen und bey hohem Wasser stromab in die Wolga gelassen. — Die wichtigsten Handelsstädte des Gouv. sind Pensa und Saransk.

Vieh, Talg, Honig und Wachs sind die Hauptgegenstände des Handels im Gouv. Tambow. Getreide wird häufig ein= aber auch großentheils nur durchgeführt. Der Umsatz dieser Produkte und einiger einheimischen Manufakturwaaren ist in den Händen der Kaufleute zu Tambow, Jelatma und Koslow, die vorzüglich nach Petersburg und Moskwa handeln.

Der Ueberfluß des Gouv. Rjäsan an Getreide und Vieh erzeugt einen ziemlich lebhaften Handel, hauptsächlich nach Moskwa, woher die Einwohner auch größtentheils ihre künstlichen Bedürfnisse ziehen. Die Stadt Saraisk treibt einen beträchtlichen Umsatz mit kleinrussischem Hornvieh, und die Tataren in Kasimow handeln nach Orenburg und Astrachan.

Tula versendet Getreide und Hanf nach den Seehäfen, und Eisenfabrikate, Stahlwaaren u. dergl. in das ganze Reich bis an die chinesische Grenze und nach dem ehemaligen Polen. Außerdem geben die Ledergerbereyen, Talgschmelzereyen und andere Manufakturanstalten eine beträchtliche Menge Ausfuhrprodukte her, gegen welche das Gouv. seine fehlenden Bedürfnisse eintauscht.

Kaluga treibt nicht nur einen sehr wichtigen einheimischen, sondern auch einen auswärtigen Handel. Jener wird vorzüglich mit Korn, Hanf und Wachs betrieben; von

ersterem erhält diese Stadt aus andern Gouv. jährlich über 200,000 Tschetwert. In dem hiesigen Kaufhofe werden jährlich für 550,000 Rubel in = und ausländische Fabrikate abgesetzt. Der auswärtige Handel geht nach Danzig, Berlin, Breslau und Leipzig, wohin Pelzwerk, Juften, Wachs, u. s. w. abgesetzt, und woher ungefähr für 200,000 Rubel ausländische Fabrikate eingeführt werden. Außerdem versorgt diese Stadt einen Theil des ehemaligen Polen mit in- und ausländischen Waaren. Die Landwirthschafts- und Fabrikprodukte des Gouv. gehen auch großentheils in andere Provinzen; aber außer Kaluga nimmt fast keine der übrigen Städte einen bedeutenden Antheil an diesem Handel.

Die Kaufmannschaft der Stadt Kursk unterhält ebenfalls Handelsverbindungen mit auswärtigen Ländern. Leipzig und Danzig liefern feine gebleichte Leinewand, Tücher und Galanteriewaaren hieher; aus den öster-

reichischen Staaten bekömmt man seidne und baumwollene Zeuge, steyermärkische Sensen, u. s. w. Von der chinesischen Grenze verschreiben die Kaufleute Zeuge, Thee, und aus Cherson Aepfelsinen und Liqueurs aus Weinbeeren. Der Betrag dieser Einfuhr ward vor einigen Jahren auf 300,000 Rubel geschätzt. Viele dieser Waaren gehen von hier in andere Gouv. und außerdem versendet Kursk die Produkte seiner Gegend, die vorzüglich in Hanf, Hanföl, Tauen, Wachs, Talg, Schweinsborsten und Fellen bestehen, nach Petersburg; Hornvieh und Pferde gehen nach Moskwa. Diese Ausfuhr übertrifft die Einfuhr um mehr als 200,000 Rubel. — Belgorod treibt einen auswärtigen Handel wie Kursk; die übrigen Städte dieses Gouv. beschäftigen sich mit dem Umsatz der Landesprodukte, wozu die vielen Jahrmärkte, und vorzüglich der zu Korennaja, die vortheilhafteste Gelegenheit darbieten.

Orel hat vor den so eben genannten Städten den Vortheil der Schiffahrt voraus, da es an der Oka liegt, welche hier zuerst schiffbar wird; es kann daher als der Mittelpunkt des Handels zwischen Groß- und Kleinrußland, und als die Stapelstadt der Gouv. Woronesh, Kursk, Tula und Kaluga angesehen werden. Die Vortheile dieser überaus günstigen Lage werden aber durch einige wesentliche Unbequemlichkeiten gemindert. Da die Quellen der Oka nur 70 Werste von der Stadt entfernt, und die oberhalb derselben in die Oka fallenden Flüsse äußerst unbeträchtlich sind, so findet die eigentliche Schiffahrt nur im Frühjahr bey hohem Wasser statt; zu jeder andern Jahrszeit kann die Oka an dieser Stelle nur dann Fahrzeuge tragen, wenn ihr Wasservorrath durch die Verschließung der Schleusen angehäuft wird, die man theils in der Oka selbst, theils im Orlik angebracht hat. Jene gehören einem Privatbesitzer, dem Grafen Go-

lowkin, der sich auch von den ankommenden und abgehenden Barken eine Abgabe bezahlen läßt, und von dessen gutem Willen die Schiffahrt und der Handel dieser Stadt also sehr abhängig sind. Ungeachtet dieser Hindernisse ist Orel doch immer eine der wichtigsten innern Handelsstädte des Reichs. Zu Wasser versenden die hiesigen Kaufleute Getreide, Hanf, Talg, Oel, Schweinsborsten und Häute, welche Produkte sie in der Nachbarschaft aufkaufen; ferner Wachs, Honig, Wolle, u. s. w. die aus der Ukraine hieher gebracht werden. Zu Lande verführen sie diese Waaren nach Gshatsk und Twer; auch wird von hier eine beträchtliche Menge Vieh nach Moskwa und Petersburg getrieben. Die Rückfrachten bestehen in ausländischen Fabrikaten, Weinen, und in Salz aus andern Gouv. — Unter den übrigen Städten dieser Provinz, die fast sämtlich einen lebhaften Kornhandel treiben, sind Mzensk und Brjänsk die merk-

würdigsten

würdigsten; letztere verschickt einheimische Produkte auf der Desna und zu Lande nach Petersburg, Riga, Kiew und Cherson.

Die bisher aufgeführten Gouv. können in Rücksicht auf den Handel als das innere Rußland angesehen werden, von welchem Moskwa der wahre Mittelpunkt ist. Das Handlungsgewerbe aller dieser Provinzen dreht sich im Ganzen immer um diesen großen Stapelplatz herum, und wenn einzelne Städte ihre Produkte nach den Häfen versenden, so holen sie wenigstens ihre Rückfrachten größtentheils von Moskwa. Die Flüsse, die diesen Theil des Reichs durchströmen, nehmen ihre Richtung nach allen Meeren hin, aber innerhalb dieses Gebiets dienen sie nicht sowol zur Ausfuhr als zum Verführen der Produkte; ihre Richtung ist daher nicht der vorzüglichste Gesichtspunkt, aus welchem sie betrachtet werden müssen, sondern vielmehr ihre Fahrbarkeit, da sie hier als wohlthätige Kanäle anzusehen sind, die den innern Zu-

sammenhang der Provinzen und die Cirkulation des Staatsreichthums befördern. — So wie wir uns aber weiter von der Grenze des innern Rußlands entfernen, erhält der Lauf der Ströme eine immer größere Wichtigkeit, denn er bestimmt den Gang des einheimischen Handels auf eine entscheidende Weise. Diese Bemerkung, deren Wahrheit sich jeder Leser durch einen flüchtigen Blick auf die Karte anschaulich machen kann, schreibt uns zugleich die Ordnung vor, nach welcher wir die noch übrigen Provinzen des russischen Reichs bey der Schilderung ihrer Handlungsverhältnisse klassificiren müssen.

So lange das westliche Rußland nur Einen Hafen von Bedeutung hatte, der es mit dem übrigen Europa in Verbindung setzte, strömten alle Produkte, die zur Ausfuhr dahin bestimmt waren, dem weissen Meere zu; jetzt, da die Küste der Ostsee die russische Grenze auf dieser Seite macht, sind es nur einige wenige Provinzen, die

ihren Ueberfluß nach jener entfernten und selbst für den innern Zwischenhandel nicht sehr begünstigten Gegend versenden. Doch ist Archangel noch immer der vorzüglichste Niederlagsort für viele sibirische Produkte. Mit den eingeführten ausländischen Waaren bereisen die archangelschen Kaufleute nicht nur den irbitischen Jahrmarkt, sondern auch das innerste Sibirien und selbst Kjächta. Seitdem ihr auswärtiger Handel durch die Entstehung von Petersburg gesunken ist, besteht ihr wichtigstes Gewerbe in der Ausrüstung von Seefahrzeugen zur Fischerey. Wenn im September der Seehandel aufhört, kommen diese Fahrzeuge von Nowaja-Semlja, Spitzbergen, und von den russischen und norwegischen Küsten mit den Produkten dieser einträglichen Fischerey zurück. Im Jahr 1782 hatte die archangelsche Kaufmannschaft 58 Schiffe von 8 bis 70 Lasten, um dieses Gewerbe zu bestreiten. — Das Gouv. liefert seinen Ueberfluß, der vorzüglich in

Holz besteht, theils nach Archangel, theils nach den übrigen, sehr unbedeutenden Seehäfen. Das schöne cholmogorische Vieh wird nach Petersburg, die hiesige Leinewand und die entbehrlichsten Produkte der Jagd und Fischerey aber auch weiter ins Reich verführt.

Die Gouv. Wologda und Wjätka sind schon durch ihre geographische Lage und noch mehr durch ihre Flußverbindungen bestimmt, den Zwischenhandel mit Archangel und Sibirien zu führen. Vor der Entstehung des petersburgischen Hafens war die Stadt Wologda, wie wir aus der Geschichte wissen, der Hauptniederlagsort für die russischen Produkte, die außerhalb Landes verschifft werden sollten; auch jetzt ist der hiesige Handel nicht unbeträchtlich, ob er gleich zum Theil eine andere Richtung genommen hat. Er wird nämlich außer Archangel auch nach Petersburg geführt, wohin Hanf, Talg, Juften, Leinewand, u. s. w. gehen, und

woher ausländische Waaren zurückkommen. Letztere werden, nebst vielen rüssischen Produkten, nach Sibirien abgefertigt, wo die wologdaischen Kaufleute nicht nur die großen Märkte versorgen, sondern auch über Kjächta einen unmittelbaren Antheil an dem Handel mit China nehmen. Viele unter ihnen associiren sich auch zu Jagd- und Handelsunternehmungen nach den aleutischen Inseln. Wie vortheilhaft diese für den kaufmännischen Spekulationsgeist sind, haben wir schon an einer andern Stelle dieses Werks gezeigt; der Betrag des wologdaischen Handels nach China wird auf mehr als 800,000 Rubel geschätzt. — Noch vortheilhafter zum Handel nach Archangel liegt die Stadt Ustjug-Weliki, bey welcher sich die Suchona mit dem Jug vereinigt, und alsdann den Namen Dwina erhält. Diese Stadt kann gegenwärtig als der größte Stapelplatz der archangelschen Ausfuhr angesehen werden; auch treibt sie einen beträchtlichen Handel

nach Sibirien. Solwütschegodsk, beym Einfluß der Wütschegda in die Dwina, ist vermittelst jenes Flusses ebenfalls zum Handel nach Archangel begünstigt, wohin es die Produkte der umliegenden Gegend verführt.

Auch Wjätka versendet den Ueberfluß seines Gouv. vorzüglich nach Archangel, obgleich der Fluß Wjätka, an welchem diese Stadt liegt, sich in die Kama ergießt. — Noch ausgebreiteter ist der Handel von Slobodskoi, ebenfalls an der Wjätka, welches seinen Umsatz auf Archangel, Moskwa, Makarjew und Irbit erstreckt, und innerhalb seiner Mauern fünf Jahrmärkte hält.

Wir gehen zu den Küstenländern des baltischen Meers über, welche gegenwärtig fünf Provinzen begreifen. — Die Seestädte des wiburgischen Gouv. beziehen nur Produkte aus den nahegelegenen Orten, weil die Nähe von Petersburg und der Mangel großer Wasserverbindungen den Zwischen=

handel nach diesen Häfen erschweren. Auch der einheimische Handel dieser Provinz ist unbeträchtlich.

Im St. petersburgischen Gouv. ist er freylich unendlich wichtiger, aber er koncentrirt sich auch beynahe nur auf die Residenz. Selbst die Konsumtionsartikel, welche das Bedürfniß dieser großen Stadt erfordert, werden zum Theil aus weitentlegenen Gegenden herbeygeführt. Die beträchtlichste eigne Ausfuhr der Provinz besteht in den Produkten des Kunstfleisses, die von hier durch das ganze Reich verführt werden, und unter denen Galanteriewaaren, Damenputz, Hausgeräth, Kutschen und andere Modeartikel, die vorzüglichsten sind. Getreide, Branntwein, Kochsalz und unzählige Lebensmittel erhält das Gouv. aus dem Innern des Reichs.

Livland, Ehstland und Kurland empfangen aus den angrenzenden russischen Provinzen eine Menge Produkte, die sie

theils verschiffen, theils selbst konsumiren; *) ihre Ausfuhr dahin besteht hauptsächlich in Branntwein. Riga, Pernau und Liebau sind hier die merkwürdigsten Stapelplätze für russische Waaren, denn die übrigen Häfen verschiffen beynahe nur livländische Produkte. Dorpat hat einen Transitohandel zwischen Pernau und Pskow, der aber jetzt nicht mehr so bedeutend ist als ehedem; aus der letztern Stadt werden über dem Peipussee Flachs, Hanf, Getreide und einige Fabrikate herbeygeführt. Das Handelsverkehr von Mitau ist unbedeutend.

Alle Häfen in diesen Küstenprovinzen sind Stapelplätze, entweder für die Produkte der umliegenden Gegend, oder für die Erzeugnisse mehrerer angrenzenden Provinzen: St. Petersburg allein ist der Niederlagsort für die Produkte des ganzen Reichs. Um unsern Lesern einen bestimmtern Begriff

*) Ein weitläuftiges Verzeichniß derselben findet man in Hupels topograph. Nachrichten, II. 339. 368.

von der Wichtigkeit des Verkehrs zu verschaffen, welches die innern Provinzen mit diesem größten aller russischen Stapelplätze betreiben, haben wir im Supplementbande, unter No. XIV. A. ein Verzeichniß der Quantitäten russischer Produkte mitgetheilt, die in den letztverflossenen Jahren durch den wüschneiwolotschokischen und ladogaischen Kanal in die Newa gegangen sind. Zufolge dieser Liste erhielt St. Petersburg auf dem erwähnten Wasserwege in den eilf Jahren von 1787 bis 1797 jährlich im Durchschnitte

an Hanf, Flachs, Talg, Eisen, und anderen gewägten Waaren :	7,519,327 Pud,
an Hanf- und Leinöl, Branntwein, Essig und andern flüssigen Waaren : : :	11,179 Fässer,

an Mehl, Grütze, Erbsen, Hafer und andern nach Maaßen bestimmten Produkten : : 1,198,412 Kul.

Die Zufuhr zu Lande ist ebenfalls sehr beträchtlich. Ein großer Theil der Manufakturwaaren, besonders Segeltuch, Juften, Wachs, sogar Hanf, wenn die Preise es erlauben, Hausenblase, Borsten, Pferdehaare, Tobak, u. s. w. werden auf diese Weise nach Petersburg gebracht. Außerdem gelangen auch die mehresten Lebensbedürfnisse aus weitentlegenen Gegenden im Winter gefroren auf Schlitten hieher.

Zu den Gouvernements, welche ihren Ueberfluß zunächst und unmittelbar nach den Stapelplätzen an der Ostsee senden, gehören folgende:

Nowgorod. Die mehresten Handelsunternehmungen geschehen mit Getreide, Hanf, Flachs und Holz, welche Produkte

hauptsächlich nach Petersburg zu Wasser abgeführt werden. Die vorzüglichsten Handelsstädte sind Nowgorod, Staraja-Rusa und Belosersk. Nowgorod ist bekanntlich nächst Kiew der älteste Sitz der kaufmännischen Industrie; Jahrhunderte hindurch war es der wichtigste Stapelplatz für russische und ausländische Waaren. Durch politische Schicksale und vorzüglich durch den ganz veränderten Weg, den der auswärtige Handel seit der Entstehung der Häfen von Archangel und von Petersburg genommen hat, ist diese Stadt zu der unwichtigen Bestimmung einer bloßen Anfurth herabgesunken, deren Gewerbe hauptsächlich auf der Schiffahrt aus der Wolga in die Newa beruht. — Die Städte des ehemaligen Gouv. Olonez haben fast sämtlich ein Handelsverkehr, aber es ist unbeträchtlich. Die meiste Ausfuhr geht aus dem See Onega durch den Swirrfluß und den Ladogasee nach Petersburg, oder auf dem Fluß Onega nach

Archangel. Die Exportationsprodukte sind Eisenfabrikate, Marmor, Masten und andere Holzwaaren; die Einfuhr besteht in Getreide, Branntwein, Salz und Manufakturwaaren.

Die Hauptprodukte des Gouv. Pskow, Flachs, Hanf, Theer, Wachs, Juften, Leder, Holz, gehen entweder über Dörpt nach Pernau, oder auch nach Narva und St. Petersburg. Die Stadt Pskow treibt außerdem noch einen beträchtlichen Handel mit Fischen, die im pskowschen See gefangen, und gesalzen in die innersten Gegenden Rußlands verführt werden. Die Welikaja, die durch diese Stadt fließt, erleichtert ihr die Zufuhr der Produkte aus dem Gouv.; sie trägt Fahrzeuge, die 2 bis 300 Tschetwert Getreide führen.

Der Handel des Gouv. Jaroslaw geht vorzüglich nach Petersburg. Die Hauptstadt desselben sendet besonders viel Korn dahin, verführt aber auch andere Pro-

dukte nach Moskwa. Mit den eingetauschten Waaren, und den Fabrikaten, die Jaroslaw selbst liefert, wird ein ausgebreiteter Handel durch das ganze Reich getrieben, dessen Betrag man über eine Million schätzt. Rostow ist ebenfalls eine ansehnliche Handelsstadt; ihres Jahrmarkts haben wir schon erwähnt. Auch Uglitsch und Rübinsk, beyde an der Wolga, treiben ein lebhaftes Verkehr mit einheimischen Produkten nach Petersburg. Im jaroslawischen Kreise wird ein Jahrmarkt gehalten, dessen Umsatz sich auf 200,000 Rubel beläuft.

Das Gouv. Twer ist durch seine Lage und die treffliche Wasserverbindung ganz vorzüglich zum Zwischenhandel nach der Ostsee geeignet. Welch ein Handelsgeist in dieser Provinz herrschen müsse, läßt sich schon aus der großen Anzahl der Kaufleute beurtheilen, deren nach der letzten Revision nicht weniger als 12,174 vorhanden waren. Twer treibt einen wichtigen Handel. Es empfängt

ausländische Waaren aus Petersburg, Moskwa, Reval, Riga, Toropez; russische Produkte aus Torshok, Wjäsma, Kolomna, Kasan, Saratow, Susdal und andern Orten. Der vorzüglichste Umsatz wird mit Getreide betrieben, welches die Einwohner weit und breit, besonders in der Ukraine, aufkaufen, um es nach Petersburg zu senden; jährlich werden im Durchschnitt 120 Barken und 10 Halbbarken mit dieser Waare dahin abgeschickt. Der Betrag des Handels mit Eisenwaaren und gesalzenen Fischen wird auf 430,000 Rubel, und der Budenhandel auf eine halbe Million geschätzt. Auf der Wolga kommen jährlich von den ober= und unterhalb gelegenen Städten ungefähr 2500 Barken und über 100 Halbbarken hier an, die zum Theil weiter in die Twerza gehen. — Aus Beshezk werden jährlich bis und über 15,000 Tschetwert Getreide auf Barken nach Petersburg abgeführt. Torshok hat ebenfalls ein beträchtliches Gewerbe, in=

dem es Produkte im Reich aufkauft und nach diesem Stapelplatze sendet. Man rechnet den Werth des hiesigen Umsatzes auf eine halbe Million. Stariza, Wüschnei-Wolotschok und Rshew-Wolodimirow finden ebenfalls in diesem Zwischenhandel eine einträgliche Beschäftigung.

Das Gouv. Smolensk treibt außer der Versendung seiner einheimischen Produkte, unter welchen Flachs und Hanf die vorzüglichsten sind, auch einen sehr lebhaften Handel mit den Erzeugnissen der südlichern Provinzen. Die Versendung geschieht theils auf der Kasplja, die in die Düna fällt, nach Riga, theils auf den Flüssen Gshat und Wassusa, die in die Wolga fallen, nach Petersburg, von welchen Orten auch ausländische und andere Bedürfnisse in dieses und die umliegenden Gouv. zurückgebracht werden. Den wichtigsten Antheil an diesem Handel nimmt Smolensk; außerdem giebt es zwey merkwürdige Anfurthen:

Gshatsk und Poretschje. Erstere ist ein Stapelort für die Produkte, welche nach Petersburg, letztere für die, welche nach Riga abgeführt werden. Nächst Smolensk treibt Wjäsma den wichtigsten Handel.

Weißrußland versendet seinen Ueberfluß hauptsächlich auf der Düna nach Riga; nächstdem aber auch, theils zu Wasser, theils zu Lande, nach Danzig, Königsberg und Memel. Aus diesen Städten zieht das Gouv. zugleich seine ausländischen Bedürfnisse. Merkwürdige Handelsstädte sind Witebsk, Mohilew und Polotsk; erstere ist bey weitem die wichtigste. In Schklow, einem der Familie Soritsch zugehörigen Flecken, ward, so lange er nahe an der Grenze lag, ein beträchtlicher Waaren- und Geldumsatz betrieben. Die Juden haben in dieser Provinz einen großen Theil des Handels an sich gezogen.

Die Gouv. Minsk und Litthauen scheinen durch den Lauf ihrer meisten und beträcht-

trächtlichsten Flüsse eher zum Handel nach dem schwarzen Meer als nach der Ostsee bestimmt zu seyn. Ersterer wird durch den Dnepr, Bug, Dnestr, Pripez u. s. w., letzterer durch die Düna und den Niemen begünstigt; demungeachtet verführen diese Provinzen ihre Produkte beynahe nur nach livländischen und preußischen Häfen, woran theils die weite Entfernung der Stapelstädte des schwarzen Meers, theils die bisherige Unsicherheit des dortigen Handels und der gewohnte Gang alter Handlungsverhältnisse Schuld seyn mögen. Durch den oginskischen Kanal ist die Schiffahrt aus dem schwarzen Meer in die Ostsee möglich gemacht, deren Vervollkommung, wie wir schon erzählt haben, man gegenwärtig noch durch einen zweyten Kanal zu befördern sucht. Die Benutzung dieser neuen Handelswege muß für Rußland um so wichtiger seyn, da es der Politik der vorigen Regierung nicht gelungen ist, den Ausfluß des Niemen und die an

demselben gelegene Stapelstadt Memel mit in ihre neue Erwerbung zu ziehen, und folglich Litthauen sich bis jetzt genöthigt sieht, seine vorzüglichsten Produkte nach der preußischen Küste zu senden. — Minsk hat fast keine einzige Handelsstadt von Bedeutung; in Litthauen hingegen sind Wilna, Grodno und Kauen merkwürdig. Erstere vereinigt in sich den wichtigsten Handel dieser Provinz, an welchem die Juden bis jetzt vorzugsweise Theil genommen haben. Vermittelst des Wiliaflusses, der sich in den Niemen ergießt, kann Wilna seine Produkte zwar zu Wasser versenden, aber nur um sie in ein fremdes Gebiet zu führen, wo ihr Vertrieb im Großen, so wie der Rücktransport ausländischer Waaren, von dem Handelssystem und der Politik eines mächtigen Nachbarn abhängig ist. Kauen oder Kowno, beym Einfluß der Wilia in den Niemen, treibt sowol nach Wilna als nach Grodno einen ansehnlichen Handel, und ist zugleich

der Niederlagsort für die litthauischen Produkte, die von hier nach Preußen abgeführt werden.

So wichtig der einheimische Handel im mittlern und westlichen Rußland ist, so untergeordnet ist er im südlichen Rußland. Einmal hat dieser Theil des Reichs nicht Produkte genug, um ein lebhaftes Verkehr mit denselben zu veranlassen. So sehr er durch das Klima vor vielen andern Landstrichen begünstigt ist, so sehr ist die Beschaffenheit des Bodens in vielen Gegenden der Kultur zuwider; die Steppen im astrachanischen und neurussischen Gouv. sind von einer solchen Beschaffenheit, daß ihr Anbau fast unüberwindlichen Schwierigkeiten ausgesetzt ist. Hiezu kommt in eben diesen Provinzen die unzulängliche Bevölkerung und der Mangel an Manufakturen und Fabriken. Wenn die russische Ukraine in Rücksicht der erstern eine Ausnahme macht, so darf sie doch nicht unter die Provinzen gezählt werden, die sich durch ver-

edelnden Kunstfleiß auszeichnen. — Ein zweytes Hinderniß des hiesigen Handels ist die geringe Anzahl innerer Landstädte, welche den Aufkauf der einheimischen Produkte und das Verführen derselben nach den Seestädten zu ihrem Hauptgewerbe machen könnten; auch muß hier der Mangel an gehörigen Wasserkommunikationen und die geringe Fahrbarkeit der meisten Flüsse, selbst der größern, die sich ins Meer ergießen, als ein wichtiger Nachtheil in Anschlag gebracht werden.

Zu allen diesen Hindernissen gesellt sich der wesentliche Umstand, daß der hiesige Handel, wenigstens in seiner jetzigen Gestalt, noch zu neu ist, um einen großen Umfang haben zu können. Am schwarzen Meer hat Rußland kaum seit etwas mehr als einem Jahrzehend Küsten und wirkliche Häfen, und selbst jetzt ist der Absatz seiner Produkte weder auf diesem noch auf dem kaspischen Meere gesichert genug, um den bisherigen Gang des einheimischen Handels zu ändern und ihm

nach dieser Seite hin eine bestimmte Richtung zu geben. Die innern Handelsstädte in den mehresten Provinzen dieses Landstrichs verführen ihre Produkte noch immer auf alten Handelswegen nach dem mittlern und westlichen Rußland, ob ihnen gleich das schwarze Meer näher liegt, und obgleich sie durch den Lauf der Flüsse eine größere Leichtigkeit des Transports hieher zu erwarten hätten. Unter allen Städten am Don, am Dnepr und an der Wolga sind kaum zwey oder drey zu bemerken, die ihren Vertrieb ausschließlich auf das schwarze oder kaspische Meer richten; aber fast alle handeln nach den oberhalb gelegenen Städten, und viele selbst nach Petersburg. Hier sind sie des Debits ihrer Waaren gewiß; dahingegen die Küstenländer an den südlichen Meeren nur ein geringes Bedürfniß derjenigen Waaren haben, welche die Hauptartikel des russischen Ausfuhrhandels sind.

Wenn wir also die Provinzen des südlichen Rußlands in Hinsicht auf den einheimischen Handel theils dem schwarzen theils dem kaspischen Meere zutheilen, so nehmen wir hierbey mehr ihre Lage, die Richtung ihrer Ströme und ihre mögliche vortheilhaftere Kommerzialverbindung mit diesen Gewässern, als den gegenwärtigen wirklichen Zustand ihres Handlungsgewerbes zur Grundlage. Aus diesem Gesichtspunkt betrachtet, gehören folgende Provinzen zum schwarzen Meer:

Das jetzige Gouv. Kleinrußland, welches die ehemaligen Statthalterschaften Tschernigow, Nowgorod-Sewersk und selbst einen großen Theil von Kiew und Jekaterinoslaw begreift. Der vorzüglichste Handelsort dieser großen Provinz ist Neshin, wo die Hauptniederlage des Handels statt findet, der aus dem südlichen Rußland nach der westlichen Landgrenze, und folglich nach der Moldau, Wallachey, nach Bessarabien, sogar nach Schlesien, Leipzig und Danzig, betrie-

ben wird. Dieser Handel war ehemals ganz, und ist noch jetzt vorzüglich in den Händen der Griechen, die sich hier in großer Anzahl niedergelassen und ihre Sprache beynahe zur herrschenden gemacht haben. Der hiesige Kaufhof ist der Sammelplatz der mannigfaltigsten Waaren, die theils aus Rußland und Sibirien hieher gebracht, theils aus den angrenzenden Ländern eingeführt werden. Starodub und Mglin treiben einen nicht unwichtigen Handel mit Hanf, Oel, Tauwerk und Bastmatten nach Petersburg und Riga, aus welchen Häfen sie auch ausländische Waaren aus der ersten Hand erhalten, deren Vertrieb die hiesige Kaufmannschaft wohlhabend macht. Der Umsatz in Gluchow und Perejaslawl erstreckt sich nur auf einheimische Produkte, Getreide, Hornvieh, Branntwein, für welche Manufakturwaaren eingetauscht werden. In Krementschug am Dnepr ist ein Zusammenfluß von Juden, Tataren, Griechen und

Grusinern, die hier Waaren aus verschiedenen Gegenden zusammen bringen, und Pultawa hat einen gut versehenen Kaufhof, der besonders an türkischen Produkten sehr reich ist. Die hiesigen Kaufleute handeln vorzüglich nach Moskwa, nach Konstantinopel und nach Leipzig, wo sie ansehnliche Handelsverbindungen haben. — Die übrigen Städte dieses Gouv., selbst Tschernigow und Nowgorod = Sewersk, sind für den Handel von keiner Bedeutung.

Die slobodische Ukraine versendet ihren eignen Ueberfluß, der vorzüglich in rohen und verarbeiteten Produkten der Viehzucht, in Branntwein und Obst besteht, nach andern Gouvernements, und tauscht dagegen Manufakturwaaren zu ihrem Bedürfniß ein; aber dieser Umsatz geht wenig ins Große. Die Verdämmung der ohnehin kaum fahrbaren kleinen Flüsse hindert und erschwert den Transport. Der Handel wird nicht nur in den Städten, sondern fast auf jedem Dorf

betrieben, woran die vielen Jahrmärkte schuld sind; keine der größern Städte hat sich desselben ganz bemächtigen können. Doch treiben Charkow und Sumů einigermaßen einen Großhandel.

Woronesh, am Flusse gleiches Namens, der in den Don fällt, ist durch seine Wassergemeinschaft zum Handel nach dem schwarzen Meer begünstigt, wohin es auch mehrere Produkte, besonders Getreide, verschifft. Wichtiger ist jedoch das Verkehr mit Orenburg, welches den hiesigen Kaufhof mit bucharischen Waaren versorgt.

Kiew's alter Ruhm, als Stapelplatz des russischen Handels nach Griechenland, ist verschwunden. Es nimmt, ungeachtet seiner günstigen Lage, am Dnepr und im Mittelpunkt der fruchtbarsten Provinzen des Reichs, jetzt nur einen sehr untergeordneten Rang als Handelsstadt ein. Der wieder auflebende Handel über das schwarze Meer hat diesem Ort seine ehemalige Industrie noch nicht wie-

der verschafft. Auch in dem ganzen Antheil der polnischen Ukraine, der diesem Gouvernement nach seiner neuen Grenzbestimmung zugefallen ist, findet sich nicht Eine Handelsstadt von Bedeutung.

Volhynien und Podolien, welche sowol in Rücksicht der Menge als der Art ihrer Erzeugnisse mit denen der russischen Ukraine wetteifern, haben diesen bisher keinen andern Absatz, als nach den österreichischen und preußischen Staaten zu verschaffen gewußt und eben von daher erhielten diese Provinzen bis jetzt auch ihre fehlenden Bedürfnisse, Manufakturwaaren, Salz und Weine. Der Handel nach der Moldau und den türkischen Grenzen betraf größtentheils von dort eingeführte Gewürze, edle Früchte u. s. w. Die Ausfuhr dahin war gering, und der Handel im Ganzen ein Verlusthandel. — Durch ihre Vereinigung mit Rußland wird und muß der Handel dieser Provinzen theils eine andere Richtung, theils

eine größere Ausdehnung erhalten. Da Volhynien, vermittelst seiner in den Pripez fallenden Flüsse, durch den Dnepr, und Podolien unmittelbar durch den Bug und Dnestr eine, wenn gleich nicht vollkommene, doch immer mögliche und nützliche Verbindung mit dem schwarzen Meere haben, so eröffnet sich ihren Produkten hier ein neuer und größerer Markt. Viele bisher aus Deutschland, Ungarn und Gallizien eingeführte Waaren können die russischen nördlicher gelegenen Provinzen theils aus ihrem eigenen Mittel, theils durch den Transitohandel eben so bequem dahin liefern. Die Belebung des Handelsverkehrs zwischen diesen und den neuerworbenen Staaten wird jedoch in dem trägen, sorglosen Karakter und in dem geringen Spekulationsgeist der polnischen Ukrainer noch manche Schwierigkeit finden. Unter allen Städten dieses Landstrichs sind nur zwey bis drey als Handelsstädte merkwürdig, unter welchen Mochylow am Dnestr und Berdü-

tschow wegen ihrer beträchtlichen Messen hier eine Erwähnung verdienen.

Das Gouv. Neurußland schließt gegenwärtig alle nördliche Küsten des schwarzen Meers ein, und folglich auch alle Häfen, die bis jetzt für den Handel wichtig geworden sind. Bevölkerung und Kultur stehen in diesem großen Landstrich noch allzuweit zurück, als daß er eine beträchtliche Menge Ausfuhrprodukte hergeben könnte; da außerdem der Ueberschuß seiner Erzeugnisse einen nahen und leichten Absatz in den Häfen des schwarzen Meers findet, so geht auch der wenigste Theil derselben in das Innere von Rußland. Der Zwischenhandel mit den nördlichern Provinzen, welche Ausfuhrprodukte nach diesen Häfen liefern könnten, ist noch in seiner Kindheit. — Die beyden Kosakenländer haben nur Eine Stadt, die Handel treibt, Tscherkask am Don. Die hiesigen Kaufleute verführen Tücher, Leinewand und starke Getränke nach der Kuban; nach Moskwa,

Makarjew und andern Orten bringen sie türkische und griechische Produkte, die sie größtentheils aus Taganrog erhalten.

Das einzige Gouv., welches Küsten am kaspischen Meere hat, ist Astrachan. Die Hauptstadt desselben ist nicht nur der Stapelplatz des ganzen kaspischen Handels, sondern auch der Mittelpunkt des einheimischen Zwischenhandels für diese ganze große Provinz. Alle russische und europäische Produkte, die in diesen Handel kommen, gehen entweder von St. Petersburg zu Wasser, oder von Moskwa mit Schlittenfuhren nach Astrachan ab. *) Von hier werden sie theils unmittelbar nach fremden Häfen verschifft, theils zur See weiter nach Gurjew und Kisljär, oder zu Lande nach Mos-

*) Ein Verzeichniß derselben vom Jahr 1794, welches aus Friebe's Werk über Rußlands Handel entlehnt ist, findet sich im Suppl. Bande, No. XIV. B. Die Anzahl der Fahrzeuge, welche auf der Wolga nach Astrachan gehen, steigt jährlich auf 200 bis 300.

dok gebracht. Die einheimischen Handelsprodukte des Gouv. fließen ebenfalls größtentheils in Astrachan zusammen, von wo sie, nebst den seewärts eingekommenen Waaren, die Wolga hinauf nach dem mittlern und nördlichen Rußland gehen. Der Umsatz aller dieser Waaren veranlaßt in den hiesigen Kaufhöfen ein überaus lebhaftes Gewerbe; auf dem indischen und armenischen wird auch nur im Großen verkauft. — Die übrigen Handelsstädte beziehen nicht nur, wie gesagt, ihre Ausfuhrartikel, sondern auch großentheils ihre Lebensbedürfnisse mittelbar aus Astrachan. Mit letzteren versorgt Kisljär zugleich die russischen Kolonieen am Terek und die Bewohner des Kaukasus; mit ersteren treibt es einen nicht unwichtigen Handel nach Persien. Gurjew tauscht diese Waaren bey den Kirgisen, Mosdok in Persien und Georgien aus.

II. Einheimischer Handel Sibiriens.

Das Handelsverkehr zwischen Rußland und Sibirien ist von jeher für einen der wichtigsten Zweige des einheimischen Handels gehalten worden, und in der That verdient es diesen Ruf, sowol in kaufmännischer als staatswirthschaftlicher Rücksicht, wegen der Menge und des Werths der Produkte, die theils nach Sibirien abgesetzt, theils von dort nach dem europäischen Rußland ausgeführt werden. — Sibirien ist in seinen kommerzialischen Verhältnissen gegen Rußland als ein Kolonialstaat zu betrachten, dessen innere Reichthümer ausschließlich dem Mutterlande zufließen, ohne den Zwanggesetzen unterworfen zu seyn, wodurch eine barbarische Handlungspolitik die Industrie der Kolonieen gewöhnlich von dem Eigennutz der Metropolen abhängig macht. Durch seine geographische Lage isolirt, theils von unbefahrenen Meeren umgeben, theils durch unzugängliche Gebirge von seinen schwächern

und friedlichen Nachbarn getrennt, würde Sibirien für seine Produkte keinen hinlänglichen Absatz und für seine Bedürfnisse keine Zufuhr erhalten, wenn es nicht durch natürliche und politische Bande mit dem russischen Reiche zusammenhienge. Letztere sind so wenig von der Uebermacht und dem Eigennutze diktirt, daß Sibirien als ein integrirender Theil des Staatskörpers angesehen wird, und daß seine Bewohner an allen bürgerlichen Vorrechten den völligsten und unbedingtesten Antheil nehmen; erstere gewähren den unschätzbaren Vortheil, daß die Erzeugnisse dieses entfernten Erdstrichs auf bequemen Wegen, die die Natur selbst vorgezeichnet hat, aus dem östlichsten Asien nach den europäischen Meeren, und von hier durch die ganze handelnde Welt verführt werden können.

Die Waaren, welche Sibirien aus Rußland erhält, sind theils einheimische, unter welchen vorzüglich Juften, grobes Tuch,

Stof-

Stoffe und Zeuge, Leinewand, Hausgeräthschaften, allerley zu den Bedürfnissen des gemeinen Lebens bestimmte Manufakturwaaren und Fabrikate, Schießgewehr, Pulver, u. s. w. den stärksten Abgang finden; — theils ausländische, wohin alle europäische und persische Manufakturwaaren, Kaffe, Zucker, Thee, Weine, Gewürze, u. dergl. gehören. Diese Produkte werden theils und meistens in Sibirien selbst abgesetzt, wo sie bis zu den entferntesten wilden Völkerschaften dringen, theils gehen sie über die Grenze zu den benachbarten asiatischen Nationen. — So sehr der Transport derselben durch die Verbindung der großen Flüsse des europäischen und asiatischen Rußlands befördert wird, so sehr steigen sie doch im Preise, besonders je weiter sie gehen, je leichter die Waare verdirbt, und je schwieriger und seltner die Zufuhr ist. Zu Irbit und Tobolsk wird der Unterschied der Preise noch nicht so sehr merklich; hier sind die Kaufleute zufrie-

den, wenn sie ihre mitgebrachte Waare um den vierten Theil ihres Einkaufspreises theurer absetzen können; zu Jeniseisk aber steigen einige Waaren schon bis auf den gedoppelten, und zu Irkutsk bis auf den drey- oder vierfachen Preis, nicht selten auch noch höher. Dagegen trifft es sich auch zuweilen, daß gewisse Waaren, die zum Behuf des chinesischen Handels in großer Menge zugeführt werden, wenn sie an der Grenze keine Abnehmer finden, für eben den Preis in Irkutsk und Kjächta zu haben sind, den sie im Innern Rußlands kosten. Ist die Waare einmal in diese entfernte Weltgegend gebracht, und findet sie hier keinen Absatz, so bleibt dem Kaufmann weiter nichts übrig, als sie um jeden Preis loszuschlagen; denn zurückführen kann er sie nicht, und sie in Hoffnung besserer Preise liegen zu lassen, ist sowol wegen der hohen Zinsen, die man in diesem Verkehr rechnen muß, als wegen der ganzen Beschaffenheit des hiesigen Handels, unmög-

lich. — Man sieht hieraus, daß der sibirische Handel für die russischen Kaufleute zuweilen mit großem Risiko verbunden ist; da diese aber den Gang desselben genau kennen, und jede Spekulation, wenn sie einschlägt, überaus großen Vortheil abwirft, so bleibt er für sie doch immer ein sehr einträgliches Geschäft, vorzüglich wenn sie sich nicht bloß auf den Verkauf einschränken, sondern sibirische und chinesische Waaren zur Rückfracht nehmen.

Die Waaren, welche Rußland aus Sibirien erhält, sind ebenfalls entweder einheimische, als Mineralprodukte, Pelzwerk, Talg, Leder, u. s. w. — oder ausländische, die durch den Handel mit den Chinesen, Mongolen, Bucharen, Kirgisen und andern asiatischen Völkern ins Reich gebracht werden. Diese letztere können hier nur in so ferne berührt werden, als sie Gegenstände des einheimischen Zwischenhandels ausmachen; den Geldwerth der erstern aber berech-

nete ein neuerer Schriftsteller, *) dessen statistischer Beobachtungsgeist und längerer Aufenthalt in Sibirien seinem Urtheil einige Gültigkeit geben, vor mehreren Jahren folgendergestalt:

Eisen	= = =	3,000,000	Rub.
Salz	= = =	2,000,000	—
Gold und Silber	=	1,700,000	—
Kupfergeld	= =	1,500,000	—
Pelzwerk	= =	1,000,000	—
Kupfer in Stücken	=	500,000	—
Talg und Leder	=	500,000	—
Marmor, edle Steine und andere Produkte		300,000	—
		10,500,000	Rub.

Nach dem gegenwärtigen Preise der Waaren und des Geldes, selbst bey der Voraussetzung, daß die Gegenstände des Han-

*) Akademikus Herrmann, in seiner statistischen Schilderung von Rußl. S. 452.

dels sich weder vermehrt noch vervielfältigt haben, würde obige Summe höchstwahrscheinlich auf 15 bis 17 Millionen zu erhöhen seyn. Für die Durchfuhrartikel des asiatischen Landhandels kann man nach dem jetzigen Zustande desselben ohne Uebertreibung vier Millionen, und also für sämtliche Produkte, die durch den sibirischen Handel nach Rußland gebracht werden, einen Geldwerth von wenigstens zwanzig Millionen Rubel annehmen.

Dieser Handel wird, außer den sibirischen Kaufleuten russischer Nation, hauptsächlich auch von Bucharen und Tataren betrieben, die sich in den größern Städten von Rußland und Sibirien niedergelassen haben. Was vorhin von dem Gange der kaufmännischen Geschäfte im Allgemeinen gesagt worden ist, gilt vorzüglich vom sibirischen Handel. Nur einige wenige bedeutende Handelshäuser in Moskwa und andern russischen Städten betreiben ihre Geschäfte bloß durch

Korrespondenz; die mehresten Kaufleute reisen selbst mit ihren Waaren nach Sibirien ab, wo sie die Handelsplätze und Jahrmärkte zu Irbit, Tobolsk, Jeniseisk, Kjächta, Beresow, Turuchansk, einen nach dem andern besuchen, und fast immer Waare gegen Waare vertauschen, bis sie endlich nach einer gefahr= und mühvollen Reise von einem oder mehreren Jahren auf eben diesem Wege nach Rußland zurückkehren können. Bey dieser Art zu handeln ist der Tausch in der That das leichteste und bequemste Mittel, da der Kaufmann auf Einer Reise sein Kapital zehnmal umsetzen kann, ohne weder beträchtliche Summen bey sich zu führen, noch sich in Wechselgeschäfte einzulassen, welches letztere ohnehin an vielen Orten unthunlich ist. — Der Kurs der Bankassignationen gegen Gold= und Silbermünze richtet sich in Sibirien nach dem Zustande dieses Kurses in den größern Handelsplätzen Rußlands, die mit Sibirien in Verbindung stehen. Im Verhält=

niß zum Kupfergelde sind die Bankassignationen immer noch selten, und folglich gesucht; im Gouv. Perm, zum Beyspiel, konnte man letztere vor einigen Jahren nicht unter drey Procent Aufgeld einwechseln; in den entferntern sibirischen Provinzen muß dieser Mangel an Papiergeld natürlich noch größer seyn. Doch werden beträchtliche Rimessen, selbst bey Entrichtung des Zolls, gewöhnlich durch Wechsel abgemacht, die man auf Moskwa oder auf Petersburg zieht.

Die vorzüglichsten Handelsplätze in Rußland, welche nach Sibirien handeln, und wohin wiederum sibirische Kaufleute zu reisen pflegen, sind, wie wir schon im Vorhergehenden bemerkt haben: Moskwa, Kasan, Archangel, Ustjug, Makarjew, Lalsk im Gouv. Wologda, und Slobodskoi im Gouv. Wjätka. — Der gewöhnlichste Weg, den die Kaufleute von Moskwa nach Sibirien nehmen, geht entweder über Pereslawl, Rostow, Jaroslaw, Totma, Ustjug, Lalsk,

Kai, Solikamsk, Werchoturje, Türinsk, Tjumen und Tobolsk, und beträgt bis hieher 2388 Werst; oder über Nishnei=Nowgorod, Kasan, Kungur und Jekaterinburg, wo die Entfernung bis Tobolsk 144 Werst weniger ausmacht. Alle diese Städte nehmen einigen Antheil an dem sibirischen Handel, vorzüglich aber die zuerst genannten. Lalsk und Slobodskoi waren vor der Einführung der Statthalterschaften nur Dörfer; sie haben ihren Flor und den Reichthum ihrer Bürger bloß dem sibirischen Handel zu danken.

Unsere Leser werden sich erinnern, daß von Moskwa auch ein Wasserweg nach Sibirien statt findet, da die Moskwa durch ihre Ergießung in die Oka mit der Wolga und Kama zusammenhängt; weil jedoch diese Fahrt sehr langweilig ist, so wird sie nur von denjenigen Kaufleuten benutzt, welche auf ihrer Reise nach Sibirien zugleich den Jahrmarkt zu Makarjew und Kasan besuchen. —

Archangel versieht Sibirien mit den meisten ausländischen Waaren, die es braucht; auch nehmen viele sibirische Produkte, die aus dem Reich gehen, ihren Weg über Archangel, die Metalle und andere schwere Waaren ausgenommen, die vorzugsweise nach Petersburg gehen. Die Wasserverbindungen, durch welche dieser erstaunenswürdige Transport erleichtert wird, sind im vorigen Abschnitt hinlänglich angezeigt.

Da der sibirische Handel von jeher als ein sehr einträgliches und bereicherndes Gewerbe angesehen wurde, so war es kein Wunder, daß man ihn, besonders in Zeiten, wo die ächten Grundsätze der Handelspolitik noch ziemlich unbekannt waren, mit starken Abgaben beschweren zu können glaubte: die Beschaffenheit derselben wird unsern Lesern noch aus dem 16ten und 18ten Abschnitte erinnerlich seyn. Eine weisere Politik hat dieses unnatürliche Zwangssystem vernichtet. Diese drückenden Auflagen, welche die Ein-

culation des Staatsreichthums hemmten, wodurch die sibirischen Waaren in Rußland um 30 Procent vertheuert wurden, und die dem innern Handel des Reichs die größten Hindernisse in den Weg legten, hörten im Jahr 1753 durch einen wohlthätigen Befehl der Kaiserinn Elisabeth für immer auf.

Die Gouv. Perm und Orenburg sind gleichsam als der Vorhof des eigentlichen Sibiriens zu betrachten; beyde werden von dem uralischen Gebirge durchschnitten, welches die natürliche Grenze zwischen Europa und Asien bildet. Die Vortheile, welche ihnen diese Lage zum innern Zwischenhandel darbietet, werden besonders im permischen Gouv. durch die Vereinigung der größten und bequemsten Land- und Wasserwege vermehrt. Der Produktenhandel dieser Provinz schränkt sich dagegen beynahe nur auf ihre Bergwerkserzeugnisse ein, deren Ausfuhr man an Eisen, rohem Kupfer, Marmor und edlen Steinen auf 2,400,000 Ru-

bel annehmen kann. Hiezu kommen noch für 1,520,000 Rubel Salz; der Werth des ausgeführten Pelzwerks, Talgs, der Talglichte und Seife läßt sich ungefähr auf 80,000 R. schätzen, so daß die sämtliche Exportation an eignen Produkten etwa 4 Millionen beträgt. Eingeführt werden dagegen für das Bedürfniß dieser Provinz ungefähr 180,000 Pud Salz aus dem korjäkowskischen Salzsee, Getreide, Brannt-wein, und allerley europäische und chinesische Manufakturwaaren. Zum Vertriebe derselben geben die vielen Flüsse und die bequemen Winterwege die trefflichste Gelegenheit; wie stark die Schiffahrt auf der Kama ist, haben wir schon im vorigen Abschnitte durch ein Beyspiel gezeigt.

Der innere Zwischenhandel hat seinen Sitz vorzüglich in der Stadt Irbit aufgeschlagen, wo jährlich vom 5. Febr. bis zu Anfange März ein Jahrmarkt gehalten wird, welcher der zweyte im russischen Reiche und

der erste in Sibirien genannt zu werden verdient. Ehemals wurde er auch von mehreren asiatischen Nationen besucht; jetzt finden sich nur einige Kaufleute aus der Bucharey und aus Persien ein; dagegen aber ist der Zusammenfluß an russischen und tatarischen Kaufleuten aus allen Gegenden des Reichs desto größer. Diese bringen aus dem nördlichen Sibirien Pelzwerk; aus den nahegelegenen Schmelzhütten kupfernes und eisernes Geschirr; aus Archangel, Moskwa und andern Orten europäische Waaren, vorzüglich Tücher, Zeuge, Leinewand, Kaffe, Zucker, Weine, Gewürze; aus Astrachan und Orenburg bucharische, persische und indische, und aus Kjächta chinesische Waaren dahin. Der Umsatz mit denselben wird theils im Großen, theils im Kleinen betrieben; der Großhandel geschieht hier, einige wenige Artikel ausgenommen, fast bloß durch Tausch. Der Werth des Umsatzes auf diesem Jahrmarkte wird auf mehr als anderthalb Millionen Ru-

bel geschätzt. Zuweilen, wenn der Markt überfüllt ist, bleiben viele Waaren unverkauft oder unvertauscht liegen, welches besonders mit den europäischen der Fall ist: diese werden alsdann entweder an die orenburgische Linie oder auf den makarjewschen Jahrmarkt geführt.

Da der Jahrmarkt zu Irbit, wie alle russische Messen, einen religiösen Ursprung hat, so ist seine Entstehung leicht zu erklären; aber auffallend ist es, daß ein so unbequem gelegener Ort, der außer der Meßzeit nur ein unbedeutender Flecken genannt werden kann, durch die stillschweigende Uebereinkunft aller Kaufleute den Vorzug vor so vielen, unendlich besser gelegenen Städten gewonnen hat, und sich fortdauernd im Besitz desselben erhält. Irbit liegt an keinem schiffbaren Strome; die sibirischen und chinesischen Waaren können zwar großentheils bis Tobolsk oder Tjumen zu Wasser gebracht werden, aber von hier und aus allen Gegenden Rußlands

müssen alle Waaren die Landfracht tragen, diejenigen ausgenommen, die im Herbst zu Wasser bis Ustjug gehen, von wo sie ebenfalls auf dem Winterwege mit Pferden weiter geführt werden müssen. — Weit vortheilhafter für den Transport liegt die Stadt Perm, welche durch die bequeme Schiffahrt auf der Kama und Tschussowaja von der Natur zur Stapelstadt des sibirischen Handels bestimmt zu seyn scheint, der hier aber, aller angewandten Bemühungen ungeachtet, noch keine rechte Wurzel fassen will. Außer der natürlichen Indolenz, welche die Menschen überall beherrscht und sie an alte Einrichtungen fesselt, läßt sich der Vorzug, den die Stadt Irbit bis jetzt behauptet, auch aus der Wohlfeilheit der Landfracht in diesen Gegenden erklären, die so groß ist, daß sogar ein beträchtlicher Theil der chinesischen Waaren zu Lande hieher geführt wird, obgleich für diesen Transport ein häufig benutzter Wasserweg vorhanden ist. In diesem Falle gehen die Waaren von Kjäch-

ta über Irkutsk, Tomsk, Tara und Tobolsk nach Irbit, und auf diesem ganzen Wege, der 3914 Werste beträgt, kostete vor einigen Jahren die Fracht für ein Pud an Gewicht nur etwas über zwey Rubel.

Unter den übrigen Städten des permischen Gouv. hat Katharinenburg die zahlreichste und wohlhabendste Kaufmannschaft; ihre Handelsartikel sind besonders Getreide, Talg und Leder. Auch diese Stadt qualificirt sich durch ihre vortheilhafte Lage zu einer Stapelstadt für den sibirischen Handel. So wie Perm durch den Lauf der Kama das Versenden der sibirischen Produkte zu seinem Hauptgeschäfte machen müßte, so könnte Katharinenburg vermittelst des Iset, der sich in den Tobol ergießt, Sibirien mit europäischen Produkten versorgen. Selbst der Landweg über Kungur und Katharinenburg hat große Vorzüge vor dem werchoturischen. In Gemäßheit des ehemaligen Zwangssystems wurden alle nach und aus Si-

birien führende Wege geschlossen, und nur der letztere für erlaubt erklärt; eine Maaßregel, die zwar mehrmals abgeändert, aber auch mehrmals, und besonders im Jahr 1739 geschärfter als je, wieder eingeführt ward. Unter diesen Umständen konnte Katharinenburg, wohin der sich selbst überlassene Handel immer seine Richtung nahm, nie zu einem sichern Bestande seines Gewerbes gelangen, und selbst bis jetzt, da seine Konkurrenz schon seit langer Zeit nicht mehr beschränkt ist, spielt es noch eine untergeordnete Rolle. — Kungur treibt von Alters her einen beträchtlichen Handel mit Getreide. — Werchoturje, an der Tura, ist noch immer eine der kleinern Niederlagen für den sibirischen Handel, obgleich mit der Aufhebung des Zolls der Weg über diese Stadt nicht mehr der einzige ist, der von den reisenden Kaufleuten besucht wird. — Tscherdün, an der Kolwa, war in alten Zeiten als Hauptstadt des ehemaligen Biarmiens durch

seinen Handel berühmt, der sich vom Eis-
meer bis nach Persien und Indien erstreckte;
heut zu Tage ist es nur ein armseliger Flecken.

Das orenburgische Gouv. ist vor-
züglich durch seinen Zwischenhandel mit den
benachbarten asiatischen Nationen merkwür-
dig. Die wichtigsten Ausfuhrartikel des
Gouv. bestehen in den Bergwerksprodukten
des hiesigen Uralgebiets, nächstdem in Salz,
Getreide, Vieh und Fischen; diese werden
ins Innere von Rußland und zum Theil bis
nach den Häfen des baltischen Meers ver-
führt, wogegen von dorther europäische In-
dustrie- und Manufakturwaaren eingebracht
werden. Der erwähnte Zwischenhandel hat
seinen Sitz in mehreren an der orenburgischen
Grenzlinie befindlichen Festungen, vorzüglich
aber in Orenburg und Troizk. Erstere
Stadt liegt an den Flüssen Ural und Sakma-
ra; ihre Entfernung von Moskwa beträgt
1254 Werste, und der Weg dahin geht über
Kasan. Außer dem gewöhnlichen Kaufhofe

hat Orenburg auch einen Tauschhof zum Behuf des Handels mit den Asiaten. So groß die Anzahl der hiesigen einheimischen Kaufleute ist, unter welchen sich gegen 2000 Tataren befinden, so wird der Tauschhandel doch größtentheils von Kaufleuten aus entfernten Städten des eigentlichen Rußlands betrieben, die im Frühlinge in zahlreichen Karavanen hier ankommen, ihre mitgebrachten Waaren gegen asiatische Produkte umsetzen, und mit diesen die in ihren Rückweg fallenden Jahrmärkte bereisen. Troizk ist durch den Handel mit den Kirgisen so schnell in Aufnahme gekommen, daß diese ehemals unbedeutende Grenzfestung eine Nebenbuhlerinn des reichen Orenburgs zu werden scheint.

Längs den Grenzen der Gouv. Perm und Orenburg dehnt sich das weitläuftige Gebiet aus, dessen Mittelpunkt in politischer und kommerzialischer Hinsicht die Stadt Tobolsk ist. Ungeachtet der vortheilhaften Verbindung so vieler großen Flüsse, welche

diese Provinz durchströmen, und ungeachtet der Erleichterung des Transports, welche die Schlittenbahn während des langen Winters verschafft, ist der Handel doch so lebhaft nicht, als man bey diesen Begünstigungen erwarten könnte. An Produkten fehlt es, selbst bey der unverhältnißmäßigen Bevölkerung, nicht; aber der Mangel an Städten und der geringe Luxus des größten Theils der Einwohner hemmt und erschwert ihren Vertrieb. Die Artikel, deren Umsatz wichtig genannt zu werden verdient, sind Bedürfnisse der ersten Nothwendigkeit: außer den Mineralprodukten des ehemaligen Gouv. Kolüwan, gehören hieher vorzüglich Pelzwerk, Talg und Getreide; letzteres ist jedoch nur im Innern dieser Provinz der Gegenstand eines beträchtlichen Handels. Russische und chinesische Waaren sind in den mehresten Gegenden theuer; umgekehrt stehen die Lebensmittel fast überall in sehr niedrigen Preisen.

Eine merkwürdige, aber auch fast die einzige Ausnahme von dieser Schilderung macht die Stadt Tobolsk, wo der Handel sehr wichtig und ausgebreitet ist, und wo es mitunter Kaufleute giebt, die ihre Kapitalien nach mehreren Hunderttausenden zählen. Der größte Umsatz mit russischen und europäischen Waaren geschieht im Frühjahr, wenn die aus Rußland gekommenen Kaufleute, die den irbitischen Jahrmarkt besucht haben, hier das Aufgehen der Flüsse erwarten, um ihre Reise nach den weiter entlegenen Städten Sibiriens fortzusetzen. Aus dem innern Sibirien hingegen, und besonders von Irkutsk und der chinesischen Grenze, langen die Waaren erst gegen das Ende des Sommers zu Wasser hier an, von wo sie gewöhnlich mit der Schlittenbahn weiter nach Rußland geschafft werden. Zu Anfange des Winters finden sich die kalmückischen und bucharischen Karavanen hier ein, die fast den ganzen Winter über in Handels-

geschäften verweilen. Außerdem ist Tobolsk der Niederlagsort für alles sibirische Pelzwerk, welches die Krone als Tribut von den nomadischen Völkerschaften erhält. Auch der Transport der nertschinskischen Bergwerksprodukte und vieler andern Waaren, die hier den Tobol hinauf durch die Tura, den Tagil, die Tschussowaja und Kama in die Wolga gehen, veranlaßt manche kaufmännische Beschäftigung. Ein merkwürdiger Handelszweig, an welchem auch viele tobolskische Kaufleute Theil nehmen, sind die Jagd- und Handelsexpeditionen nach den aleutischen und kurilischen Inseln, von welchen weiter unten mehr die Rede seyn wird. Die beyden Jahrmärkte, die im Frühjahr und Herbst zu Tobolsk gehalten werden, sind nicht sehr wichtig.

Unter den diesseits Tobolsk gelegenen Städten ist nur Beresow für den Handel von einiger Bedeutung. Dieses Städtchen, welches im nördlichsten Sibirien an der Sos-

wa liegt, die 27 Werste von hier in den Ob fällt, hat einen Jahrmarkt, der außer den benachbarten sibirischen Kaufleuten hauptsächlich von Sürjänen, Ostjäken, Wogulen und Samojeden besucht wird, die Pelzwerk hieher bringen, und dafür Mehl, Branntwein, Tobak und andere Bedürfnisse eintauschen. Viele tobolskische Kaufleute kommen jährlich im Frühjahr zu Wasser hieher, treiben den Sommer über mit den nomadischen Völkern Handel, und kehren im Herbst wieder nach Tobolsk zurück.

Oberhalb Tobolsk, am Irtüsch, werden unter den kleinen Festungen an der Linie vorzüglich Semipalatnoi und Jamüschewsk merkwürdig, und zwar deshalb, weil der Weg nach und aus dem Lande der Kalmüken und Kirgisen über diese Orte führt. Die kalmükischen und bucharischen Karavanen halten in denselben ihre erste Niederlage und machen einen Theil ihres Handels hier ab, weshalb auch Kaufleute aus Tobolsk sich

daselbst mit Waaren einfinden, die ihre Reise hieher und zurück zu Wasser machen.

Jetzt folgen wir der großen Heerstraße, die von Tobolsk ostwärts nach den weiter entlegenen Städten Sibiriens führt. Hier treffen wir zuerst auf das Städtchen Tara, welches unsere Bemerkung nicht sonderlich verdient. Von Tara geht der Weg auf Tomsk. Außer dem Verkehr, welches der gewöhnliche Landtransport in dieser Stadt verursacht, ereignet es sich auch nicht selten, daß Fahrzeuge, die von Tobolsk nach Jeniseisk bestimmt sind, hier anlanden, und ihre Waaren dem Landwege übergeben müssen. Ueberdem kommen hier jährlich mehrere kalmükische und bucharische Karavanen an. — Von Tomsk geht ein gedoppelter Landweg, nördlich nach Jeniseisk, und südlich nach Krasnojarsk.

Jeniseisk liegt beynah im Mittelpunkt Sibiriens, 1924 Werste von Tobolsk, an dem großen und schiffbaren Flusse Jeni=

sei. Diese Lage veranlaßt ein sehr lebhaftes kaufmännisches Verkehr, weil sich hier fast alle, sowol aus dem östlichen Sibirien als von Tobolsk und aus Rußland kommende Kaufleute mit ihren zu Wasser herbeygeführten Waaren begegnen, wodurch um die Mitte des Sommers ein Jahrmarkt entsteht. Viele Kaufleute, die ihre Waaren hier durch Umtausch los geworden sind, nehmen sogleich ihren Rückweg, ohne weiter zu gehen. Die Kaufleute aus dem nördlichen und östlichen Sibirien bringen Pelzwerk; die aus dem südlichen, chinesische; und die aus dem westlichen, europäische Waaren. Gemeiniglich wird dieser Jahrmarkt auch von einigen russischen, besonders moskowischen, Kaufleuten besucht.

Krasnojarsk am Jenisei ist nur wegen seiner Landpassage merkwürdig, da hier die große Heerstraße von Tobolsk über Tomsk nach Irkutsk durchgeht. Ehe wir aber das tobolskische Gouv. verlassen, müssen wir noch des Städtchens Turuchansk oder Manga-

sea erwähnen, welches ebenfalls, wiewol in einer sehr nördlichen Gegend, am Jenisei liegt. Seine Entfernung von Tobolsk beträgt 2972 Werste; doch der Reichthum an Pelzwerk dieser sonst unwirthbaren Gegend zieht Kaufleute sowol aus Tobolsk als aus Jeniseisk herbey, die von beyden Orten zu Wasser hier anlangen. Da die Fahrzeuge, welche aus dem Ob hieher kommen, über den Wolok zwischen dem Woch und Jelagui gezogen werden müssen, und folglich nur sehr klein seyn dürfen, so nehmen die tobolskischen Kaufleute auch keine Waaren, sondern bloß Geld mit, und führen hernach die zu Turuchansk eingekauften Produkte nach Jeniseisk.

Wir treten jetzt in das letzte und größte aller sibirischen Gouv., in das von Irkutsk. Diese Stadt, die auf dem Landwege 2736 Werste von Tobolsk entfernt liegt, ist der Hauptniederlagsort des ganzen russisch-chinesischen Handels. Dieses einträgliche Gewerbe, bey welchem viele Kauf-

leute in kurzer Zeit Reichthümer erwerben, hat Irkutsk sehr schnell zu der merkwürdigsten und blühendsten Stadt in ganz Sibirien gemacht, so daß selbst Tobolsk ihr den Vorzug lassen muß. Da sie überdem in einer angenehmen und fruchtbaren Gegend liegt, und die Lebensmittel verhältnißmäßig sehr wohlfeil sind, so wird auch der Zuwachs ihrer Bevölkerung von Jahr zu Jahr immer merklicher. Irkutsk ist zwar nur ein Niederlagsort (denn der eigentliche Sitz des chinesischen Handels ist Kjächta); man kann sich aber leicht vorstellen, daß in einem so wichtigen Stapelplatz ein beträchtliches Verkehr statt finden müsse: überdem sind es größtentheils irkutskische Kaufleute, die den chinesischen Handel betreiben. Die fremden Kaufleute, die im Herbst zu Wasser in Irkutsk anlangen, erwarten daselbst die Schlittenbahn; andere kommen im Winter über Tomsk und Krasnojarsk dahin, und viele Einwohner nähren sich bloß davon, daß sie zwischen Irkutsk und Kjächta die Waaren ab-

und zuführen, welches nicht nur im Sommer, sondern auch im Winter geschieht.

Der Weg von Irkutsk nach der chinesischen Grenze geht sowol zu Lande als zu Wasser. Der Landweg wird im Winter durch den gefrornen Baikalsee verkürzt; zu andern Jahrszeiten aber geht er längs den Ufern desselben, und wird alsdann, seiner weiten Umwege und anderer Schwierigkeiten halber, nur im äußersten Nothfall benutzt. Der Wasserweg geht bekanntlich die Angara und Selenga hinauf, bey den Städten Werchnei-Udinsk, Selenginsk und dem Flecken Strelka vorbey, die außer dem Verkehr, welches der Transport verursacht, wenig Handelsgewerbe haben.

Die zweyte Stadt, welche nächst Irkutsk ehemals zur Niederlage des chinesischen Handels diente, ist Nertschinsk. Die nach China handelnden Karavanen nahmen ihren Weg hier durch nach dem Grenzflecken Zuruchaitu; da aber der Weg über Irkutsk

nach Kjächta bey weitem näher ist, so hat jener seine Frequenz allmälig verloren. Indessen wird Nertschinsk nicht nur wegen der dortigen Silberbergwerke häufig besucht, sondern auch Kaufleute reisen dahin, um Zobel und Grauwerk einzukaufen, welches Pelzwerk in dieser Gegend vorzüglich gut fällt. Der Weg von Irkutsk dahin geht über Udinsk, und beträgt 956 Werste.

Die nächste merkwürdige Stadt in diesem weitläuftigen öden Gebiete ist Jakutsk. Hier findet sich nicht nur der größte Reichthum an kostbarem Pelzwerk, sondern auch die Niederlage aller russischen und chinesischen Waaren, mit welchen das östliche Sibirien versorgt wird. Die Kaufleute aus Tobolsk, Jeniseisk und Irkutsk, die hier zu Wasser ankommen, überwintern entweder hieselbst, oder gehen auch weiter, und vertheilen sich einzeln in die Flecken und unter den nomadischen Horden. Letzteres geschieht jedoch sehr selten, so groß der Gewinn auch ist, welchen der Pelzhandel mit den Nomaden

abwirft. Dieses einträgliche Gewerbe ist fast ausschließlich in den Händen der sibirischen Kosaken, die zur Einsammlung des Tributs unter diesen wilden Völkerschaften beordert sind. Da die Kosaken ohnehin in den Wildnissen umherstreifen müssen, da sie den Reichthum der verschiedenen Gegenden, und die Sitten und Sprachen der Wilden besser kennen, auch mehr zu den Beschwerlichkeiten dieser Wanderungen abgehärtet sind, bey welchen man zuweilen mehrere hundert Werste auf Schneeschuhen laufen und sein Gepäck auf kleinen Schlitten nachschleppen muß, so sehen sich die Kaufleute größtentheils gezwungen, ihnen diesen sonderbaren Handelszweig zu überlassen. Doch giebt es auch Beyspiele, daß russische Kaufleute von Jakutsk aus sogar nach dem entferntesten nordöstlichen Wohnsitz, nach Anadürskoi Ostrog gereist sind, und hier überall einen sehr vortheilhaften Handel getrieben haben. Der Weg dahin geht über Sashiwersk, und beträgt 2779 Werste.

Ochotsk hat seine Wichtigkeit der Lage an dem Meer zu danken, welches seinen Namen führt. Von hier aus wird die große Halbinsel Kamtschatka mit den mehresten Bedürfnissen des Lebens versorgt, die Ochotsk wieder über Jakutsk erhält; auch werden hier gewöhnlich die Seeexpeditionen nach den aleutischen und kurilischen Inseln veranstaltet, deren Betrieb eine der vortheilhaftesten Unternehmungen für die russischen Kaufleute in allen Gegenden des Reichs geworden ist. — Der Handel nach Kamtschatka, der ehemals bloß in den Händen der jakutskischen Kosaken war, hat seit dem Jahr 1732, da der Zoll, der ganz Sibirien drückte, für diese Gegend aufgehoben ward, auch mehrere Theilnehmer unter den Russen gefunden.

Anmerkungen und Beylagen

zum siebenten Theil.

Anmerkungen und Beylagen.

Zum zwanzigsten Abschnitt.

1.

Diese Abgaben bestehen in Folgendem: 1) Zu Wüschnei-Wolotschok bezahlen die Barken von jeder Klafter-Länge 10 Kop. Da nun keine Barke über 17 Klafter halten darf, so beträgt diese Auflage 1 Rub. 70 Kop. von jeder. Auch die Halbbarken sind dieser Abgabe nach Verhältniß unterworfen; kleinere Fahrzeuge aber bezahlen nichts. — 2) Zu Rjädok entrichtet jede Barke nach Verschiedenheit der Ladung 1/4 oder 1/2 Prozent vom Werth derselben. Außerdem bezahlt sie noch 5 Rubel an die Krone für die Lootsen und Steuerleute, die sie durch die borowizischen Wasserfälle bis Poterpeliz begleiten müssen. — Zu diesen Abgaben

kommt nun noch 3) seit 1797 der vorhin erwähnte Beytrag zum Behuf des neuen Kanalbaus, der aber wieder aufhören wird, sobald das Kapital und die Zinsen der dazu bey der Bank angeliehenen Summen getilgt seyn werden.

2.

Veredarios Princeps, ad omnes ditionis suae partes, diversis in locis cum justo equorum numero habet: ut cum cursor Regius aliquo missus fuerit, equum sine mora in promptu habeat. Est autem cursori liberum, ut quemcunque voluerit, eligat equum. Mihi ex Novogardia magna celeriter Moscoviam proficiscenti, Magister postarum, qui illorum lingua Jamschick appellatur, aliquando triginta, nonnunquam quadraginta quinquagintave adduci mane primo curabat equos, cum ultra duodecim opus non haberem. Unusquisque igitur nostrum, equum qui sibi commodus videbatur, sumebat: defessis dein illis, cum ad aliud in itinere diversorium, quod Jama appellant, pervenimus, continuo ephippio et freno retentis, permutavimus. Licet cuilibet celerrimo uti equorum cursu: et si forte aliquis concidat, aut durare non possit, tum ex proxima quaque domo

alium rapere, aut alioqui abs quovis obviam forte occurrente, Principis duntaxat cursore excepto, sumere impune quidem licet. Equum porro in itinere viribus exhaustum relictumque Jamschick requirere, item alterum ei, cui ereptus erat, restituere, pretiumque ratione itineris habita, persolvere solet. Plerumque de X vel XX verst, numerantur sex dengae. Ejusmodi porro veredariorum equis, servitor meus ex Novogardia Moscoviam, intervallo 600 verst, hoc est CXX Ger. millar. LXXII horis pervenit; quod quidem eo magis mirandum est, cum equuli tam parvi sint, et longe negligentius quam apud nos curentur, tantos tamen labores perferant. V. Rerum Moscov. Commentar. Sigismundo libero authore. Antverp. 1557. 8. fol. 59.

3.

Die Gesandten und Posten schleunig fort zu helffen — sagt Olearius — ist es auf den Landstraßen wohl angeordnet. Es werden an unterschiedlichen Oertern gewisse Bauren gehalten, welche täglich mit etlichen, auff einem Dorffe, bey 40, 50 und mehr Pferden sich bereit halten müssen, daß wenn des Großfürsten Befehl kömpt, sie

alsbald vorspannen vnd forteilen können, dann der Pristaff entweder selbst oder einen andern voran schicket, vnd die Posten auffwarten lässet, oder wenn nur die ankommende Posten, es sey bey Tage oder bey Nacht, pfeiffet, stellen sich die Fuhrleute alsbald mit ihren Pferden ein. Man kan durch solche gelegenheit von Naugard bis Mußkow, so 120 deutsche Meilen gerechnet wird, in 6 oder 7 Tägen gar gemächlich gelangen, vnd zur Winterszeit mit Schlittenbahn noch ehe. Für solchen Dienst bekompt jeglicher Baur des Jahres 30 Rubel oder 60 Reichsthaler, hat daneben seinen freyen Ackerbau, so ihm der Großfürst einthut, vnd ist von allen Schatzungen vnd andern Beschwerungen befreyet. Wenn sie reysen, muß der Pristaff jeglichem nach gelegenheit ein oder zwey Altin (welche sie Butterbrodt nennen) darzu außtheilen. Daß sich die Bauren bey solchem Dienste wohl befinden, daher ihrer viel solche Schüßbauren zu werden streben. Olearius Moskowit. u. Persian. Reysbeschreib. S. 226.

4.

Im Jahr 1762 waren im ganzen russischen Reiche 574 Poststationen, auf welchen 3866 ordinaire Postpferde gehalten wurden. Von diesen

mußten gestellt werden: 1684 von Jamschtschiken, 587 von russischen Bauern, 268 von Kosaken, 244 von Kleinrussen, 1044 von Liv- und Ehstländern, und 75 von Tataren. Im Jahr 1790 gab es schon 713 Poststationen, und seit der Zeit hat sich ihre Anzahl durch die Erwerbung der polnischen Provinzen sehr vermehrt. Außerdem werden jetzt doppelt und dreyfach so viel Pferde auf jeder Station gehalten, als im Jahr 1762.

5.

Man ersieht aus diesem Senatsukas, daß die Geldsteuer zur Unterhaltung der Posten in den sieben Gouv. St. Petersburg, Pskow, Mohilew, Polozk, Charkow, Woronesh und Olonez, zusammen jährlich 218,827 Rubel betragen hatte.

6.

In St. Petersburg z. B. bezahlt man von jedem Loth eines Briefes, der nach Italien geht,

fr. Triest	162 Kop.
nach Italien, über Brest Litowski	130½ —
nach der Schweiz, fr. Rheinhausen	155½ —
nach Portugall und Spanien, fr. Maseik	139 —

nach Großbrittanien,	fr. Kurhaven		159½ Kop.
nach Holland,	fr. Emmerich	;	122½ —
nach Oesterreich,	fr. Zuckmantel	;	122½ —
nach Dänemark,	fr. Hamburg	;	115½ —
nach Sachsen,	fr. Wittenberg	;	112½ —
nach Schweden,	fr. Aberfors	;	13½ —

Briefe, die nach Konstantinopel, Jassy, Buchareſt, Memel, Königsberg, Danzig, Brandenburg, Warschau, Hamburg, Westphalen und dem Elsaß gehen, muß man ganz frankiren. Ein Brief nach Konstantinopel kostet 102 Kop. für jedes Loth; nach Memel 49½, nach Berlin 102½, nach dem Elsaß 155½ Kop. u. s. w.

Zum ein und zwanzigsten Abschnitt.

7.

Leider ist diese Stelle jetzt nicht mehr ganz wahr. Seit einigen Jahren müssen folgende Produkte bey ihrer Ankunft zu St. Petersburg eine Accise erlegen, nämlich

Hanf, vom Berkowez	15 Kop.
Flachs — —	15 —
Talg, vom Pud	10 —
Juften — —	3 —
Leinöl — —	2 —
Hanföl — —	1 —
Eisen — —	1 —
Pottasche — —	1 —
Weizen und Leinsaat v. Tschetwert	2 —
Holzwaaren, vom Betrag des Zolls	20 Proz.

Es ist zu hoffen, daß unter Alexanders Regierung diese Accise entweder ganz abgeschaft oder wenigstens zu dem Ausfuhrzoll geschlagen werden wird.

8.

Noch jetzt bestehen z. B. an der Elbe, von Hamburg bis Dresden, auf einer Strecke von etwa 60

Meilen, nach allen Krümmungen des Flusses gerechnet, 30 Zölle, und an der Weser, von Bremen bis Minden, auf 24 Meilen, 24 Zölle. „Daher ist aber die Schiffahrt auf diesen Flüssen auch schon halb eingegangen und droht, bey einem zu großen Umschlage in der Handelsbilanz zwischen Deutschland und Holland, ganz einzugehen.“ (Büsch, Zusätze, Bd. II. S. 175.) „Die zum österreichischen Kreise gerechneten Staaten standen schon längst unter Einer Herrschaft, als es endlich der Maria Theresia einfiel, das inländische Gewerbe durch die Aufhebung einiger Zollämter in etwas zu erleichtern. Aber doch muß noch immer eine jede Frachtfuhre von Wien aus eine Kette von inländischen Zöllen passiren und bezahlen, z. B. bis an die sächsische Grenze sieben. Selbst im preußischen Staat sind die Grenzen zwischen den alten und neuen Provinzen mit unerwarteten Zöllen beschwert.“ (Ebendas. S. 178.)

Bayerische Staatsbibliothek München